TREŚĆ:

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni
Redaktor naczelny: Leon Godlewski
Redaktor odpowiedzialny: Edmund Urbański

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia
BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia
MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 30 października 1938 r. | NR 20

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Ref. Prasowy, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

POLSKO-BAŁTYCKA WSPÓŁPRACA HANDLOWA

Ważność związków gospodarczych Polski z krajami bałtyckimi, aczkolwiek przez wszystkich podkreślana, zupełnie nie idzie w parze z wymianą towarową, stanowiącą przecież najważniejszy element współpracy gospodarczej. Przyczyn tego zjawiska jest bardzo wiele, najważniejsza jednak leży w podobnej strukturze gospodarczej Polski i krajów bałtyckich — krajów przede wszystkim rolniczych. Na Litwie bowiem 76,79% (1936 r.) ludności zajmuje się rolnictwem, w przemyśle zatrudnionych jest tylko 6,4%; na Łotwie stosunek ten wynosi 66,2% (1930 r.) i 13,5%, w Estonii zaś 60,2% (1934 r.) i 17,8%. Rolnicza struktura tych krajów znajduje swe odbicie w ich handlu zagranicznym, którego główne artykuły eksportu i importu przedstawiają się przeciętnie w ostatnich latach następująco:

EKSPORT	Litwa	Łotwa	Estonia
w %% og. wartości eksportu:			
masło	19	18	20
wyroby gotowe	8	19—26	19—26
len	13	12	—
zwierzęta domowe	11	—	—
drzewo i wyroby	25—30	50	35
IMPORT			
w %% og. wartości importu:			
jaja	—	—	2—3
cukier	—	—	3,9
materiały pędne	8—10	12—14	4
węgiel i koks	4,8	10,8	1,3
wyr. przemysłowe	54.2	52,3	59,4

Oczywistym jest, że struktura ta narzuca kierunki handlu zagranicznego tych krajów, tym się też tłumaczy związanie się krajów bałtyckich z zachodnimi krajami przemysłowymi, stanowiącymi chłonne rynki dla ich wywozu. Stosunkowo łatwy zbyt artykułów rolniczych na tych rynkach skierowały rolnictwo krajów bałtyckich w kierunku produkcji hodowlanej, przemysłu nabiałowego i jajczarskiego. Tak więc hodowla trzody chlewnej kierowana jest prawie wyłącznie na wytwórczość bekonów, przemysł nabiałowy i jajczarski prowadzony głównie przez kooperatywy, dzięki przepisom normalizacyjnym, dysponuje bardzo wysokim gatunkiem produktów i posiada duży rynek głównie w Anglii i Niemczech. Dwa te kraje grają dominującą rolę w obrotach z Litwą, Łotwą i Estonią. Mianowicie ich udział procentowy w handlu zagranicznym krajów bałtyckich (wg wartości) wynosi:

	Estonia		Łotwa		Litwa	
W eksporcie w %% og. wart.	1930	1937	1930	1937	1930	1937
Niemcy	30,1	30,6	26,6	33,3	59,9	16,5
Anglia	32,3	33,9	28,4	38,4	19,3	46,4
Polska wraz z W. M. Gdańskiem	1,2	1,3	1,2	0,3	—	0,4
W imporcie w %% og. wart.	1930	1937	1930	1937	1930	1937
Niemcy	28,3	26,1	37,2	27,1	48,5	21,8
Anglia	8,6	16,7	8,3	20,7	7,7	27,9
Polska wraz z W. M. Gdańskiem	8,5	2,0	11,4	2,0	3,3	0,04

Udział Polski w handlu zagranicznym krajów bałtyckich, jak to wynika z przytoczonych tablic, jest nikły; jeszcze mniejszy oczywiście jest procentowy udział tych krajów w handlu zagranicznym Polski.

Mianowicie w 1937 r. *przywóz* z Estonii wynoszący 2.526 tys. zł stanowi 0.2% ogóln. przywozu,

wywóz do Estonii wynoszący 2.448 tys. zł stanowi 0,2% og. wywozu

przywóz z Łotwy wynoszący 965 tys. zł stanowi 0,1 proc. og. przywozu,

wywóz do Łotwy wynoszący 4.387 tys. zł 0,4 proc. og. wywozu,

przywóz z Litwy wynoszący 780 tys. zł stanowi 0,1 proc. og. przywozu,

wywóz do Litwy wynoszący 67 tys. zł stanowi 0,0 proc. ogólnego wywozu.

Kurczenie się polsko-bałtyckiej wymiany towarowej, dochodzącej dzisiaj do tak nikłego odsetka rozpoczyna się od mniej więcej 1931 r. Kryzys dotykający wówczas kraje bałtyckie oraz trudności walutowe zmuszają je do aktywizacji bilansu handlowego. Toteż wprowadzają one restrykcje dewizowe, a poprzez centralizację produkcji artykułów eksportowych zmierzają do uzyskania nadwyżek eksportowych. Tendencja ta przejawia się we wszystkich trzech krajach, zrealizowana zaś została w formie dużych kooperatyw, grających obecnie dominującą rolę w handlu zagranicznym tych krajów.

Obok zmian strony organizacyjnej handlu zagranicznego następuje zmiana prowadzonej polityki handlowej, znajduje ona swój wyraz w polityce traktatowej krajów bałtyckich, zwłaszcza ustalanych traktatowo kontyngentach. Dotyczą one w poważnej mierze wymiany towarowej z Polską , ograniczając ją do dzisiejszych rozmiarów.

I tak na Łotwie wprowadzone w 1932 r. restrykcje — reglamentacja handlu zagranicznego, jak i zagranicznego obrotu dewizowego — przekreśliły znaczenie zawartego w 1929 roku traktatu handlowego i nawigacyjnego. W okresie tym handel zagraniczny Łotwy podzielony został według sposobu rozliczeń i regulacyj rachunków na trzy grupy: clearingową, kontyngentową i kompensacyjną. Do tej ostatniej grupy należała przez dłuższy czas Polska. Stanowiło to duże utrudnienie we wzajemnych stosunkach handlowych. jest to bowiem najtrudniejsza, zarówno dla importera, jak i eksportera forma handlu. Toteż nieuniknionym skutkiem było wspomniane już kurczenie się wymiany towarowej polsko-łotewskiej.

Rok	Przywóz do Polski z Łotwy w milionach zł	Wywóz z Polski do Łotwy w milionach zł	Saldo	Stosunek wywozu do przywozu
1930	6.476	67,327	60.851	10,4
1931	3,166	30.506	27.340	9.6
1932	2.055	9,116	7.061	4.6
1933	1.277	6.851	5.574	5.4
1934	0,894	6,817	5.923	7,6
1935	1.051	7,475	6.424	7.1
1936	1,118	4,347	3.229	3.9
1937	0.965	4.387	3.422	4.5

Odpadnięcie konkurencji najbardziej elastycznej grupy clearingowej oraz kalkulujące się ceny towarów łotewskich na rynku polskim dały podstawę do zawarcia dnia 5 III br. w Warszawie układu kontyngentowego z ważnością na rok 1938 i klauzulą, przewidującą w razie niewypowiedzenia, przedłużenie układu na rok następny. Jednocześnie podpisany został protokół celny o takim samym terminie ważności.

Umowa kontyngentowa jest pierwszą umową tego rodzaju, zawartą między Polską a Łotwą. Ustala ona listy kontyngentów na przywóz z Polski do Łotwy i na przywóz z Łotwy do Polski, oraz zawiera postanowienie co do przydziału dewiz przez obie strony w granicach ustalonych kontyngentów oraz na przywóz poza ustalonymi kontyngentami, jeśli którakolwiek ze stron wyda w drodze autonomicznej takie pozwolenie przywozu. Polska uzyskała kontyngenty na szereg artykułów, z których najważniejsze są: węgiel, żelazo, wyroby blaszane, emaliowane. blacha cynkowa, rury żelazne, sól, soda, kalcynowana. kaustyczna, konie i in. Łotwa uzyskała na przywóz do Polski kontyngenty na: flądry i minogi. kazeinę słodką, kalosze. podgrzewacze do kotłów i inne.

Uznać należy, iż zawarcie wyżej omówionych układów gospodarczych stanowi pozytywne i korzystne rozwiązanie trudności. jakie uniemożliwiały dotychczas rozwój polsko-łotewskiej wymiany towarowej, co, jak zobaczymy z cyfr za pierwsze półrocze br. poważnie te obroty ożywiło. Mianowicie handel zagraniczny z Łotwą w okresie pierwszych sześciu miesięcy br. wynosił w przywozie 466 tys. zł. w wywozie 2.441 tys. zł (w takim okresie 1937 roku — 1.762 tys. zł), dając saldo dodatnie 1.975 tys. zł (w 1937 r. — 1.445 tys. zł).

Stale dodatnie dla Polski salda wymiany towarowej z Łotwą usprawiedliwione są tym, że eksport nasz jest strukturalnie uzasadniony, nie stanowi on bowiem konkurencji dla łotewskiej produkcji krajowej. Dla uwypuklenia tego podajemy strukturę handlu zagranicznego z Łotwą. Mianowicie w 1937 r. przywóz nasz z Łotwy składał się głównie z przetworów spożywczych — śledzi za 84 tys. zł, przetworów chemicznych i farmaceutycznych za 113 tys. zł, surowców włókienniczych i wyrobów za 210 tys. zł oraz papieru i wyrobów za 419 tys. zł. Wywieźliśmy natomiast do Łotwy: pszenicy za 309 tys. zł. węgla za 1.884 tys. zł. skór i wyrobów za 1.082 tys. zł oraz drewna i wyrobów za 666 tys. zł.

Wymiana towarowa z drugim nadbałtyckim krajem — Estonią opiera się na traktacie handlowym i nawigacyjnym z dn. 19 II 1927 r. uzupełnionym dodatkowym protokółem z 1929 roku. Traktat ten oparty na klauzuli największego uprzywilejowania, pozwalał początkowo na dosyć znaczne obroty. jednakże podobnie jak i na Łotwie, wprowadzone w Estonii

restrykcje ograniczyły naszą wymianę z tym krajem do niskich stosunkowo cyfr. Ilustruje to następujące zestawienie handlu zagranicznego z Estonią:

Rok	Przywóz do Polski ton	Przywóz do Polski tys. zł	Wywóz z Polski ton	Wywóz z Polski tys. zł
1930	5.450	3.024	47.414	11.719
1931	2.276	1.602	81.169	6.328
1932	2.958	1.168	37.449	2.522
1933	5.428	1.745	22.972	2.015
1934	1.092	1.008	20.956	2.200
1935	3.759	1.313	11.160	1.686
1936	6.639	1.847	17.449	2.281
1937	6.744	2.526	19.195	2.448

Jak już wspomnieliśmy, bezpośrednią przyczyną ograniczenia obrotów z Polską była stosowana przez Estonię polityka reglamentacyjna, wprowadzona w okresie nasilenia światowego kryzysu gospodarczego, który Estonia początkowo silnie odczuwała. Stworzyło to konieczność przejścia obu państw na system wzajemnych kontyngentów, ustalanych rokrocznie. Na rok bieżący układ kontyngentowy wraz z protokółem celnym został podpisany 19 II br. z ważnością na rok, od 1 I 1938 r. Ustala on kontyngenty na przywóz z Estonii do Polski i z Polski do Estonii. Jednocześnie strony zobowiązały się do przydzielenia dewiz na pokrycie przywozu w granicach ustalonych kontyngentów.

Z ważniejszych kontyngentów przyznanych przez Estonię dla Polski, wymienić należy: cukier, żelazo handlowe, blachę cynkową i czarną, biel cynkową, węgiel i koks, mat. wybuchowe, sodę kaustyczną i kalcynowaną, naczynia blaszane, emal., stożki do kapeluszy, przędzę wełnianą itd. Z kontyngentów przyznanych Estonii, najważniejsze obejmują: ryby słodkowodne, przędzę bawełnianą, kazeinę, maszyny mleczarskie itd. Zaznaczyć należy, iż dla szeregu artykułów wywożonych z Polski układ przewiduje pewne zwiększenie kontyngentów w stosunku do 1937 r. Widomym efektem tego jest wzrost obrotów w pierwszym półroczu br., wynoszących w przywozie z Estonii 1.179 tys. zł, a w wywozie 1.577 tys. zł, dających saldo dodatnie 398 tys. zł, podczas gdy za taki okres ubiegłego roku mieliśmy saldo ujemne, wynoszące 430 tys. zł.

Stosunki handlowe Polski z trzecim państwem bałtyckim — Litwą, z którą nie posiadamy dotychczas traktatu handlowego, odbywały się głównie za pośrednictwem innych krajów. Wymiana towarowa była początkowo nawet dosyć znaczna, wynosząc np. w 1929 r. po stronie przywozu do Polski 235 tys. zł. a w wywozie z Polski 9.781 tys. zł i dając saldo dodatnie 9.564 tys. zł. Po tym roku gwałtownie spada, tłumaczy się to tym, że właśnie począwszy od 1929 r. Litwa wprowadziła dla krajów, z którymi nie posiada traktatów handlowych czterokrotnie wyższe cło, uniemożliwiając konkurencję na tym rynku.

Na przestrzeni ostatnich sześciu lat handel Polski z Litwą kształtował się następująco:

Rok	Eksport z Polski w mil. zł	Rok	Import z Litwy w mil. zł	Saldo
1932	— 3,1	1932	— 0,2	— 2,9
1933	— 0,4	1933	— 0.1	— 0.3
1934	— 0,1	1934	— 0.4	+ 0,3
1935	— 0,1	1935	— 1,1	+ 1,0
1936	— 0,1	1936	— 0,3	+ 0,2
1937	— 0,1	1937	— 0,8	+ 0,7

Jedna z głównych przyczyn niskich cyfr wymiany obok braku ustalonych traktatowo stosunków handlowych leży w tym, że Litwa z trzech krajów bałtyckich ma najwybitniejszy charakter kraju rolniczego, co oczywiście odbija się w strukturze jej handlu zagranicznego. Tutaj jeszcze dobitniej niż w dwu poprzednich krajach stoimy przed problemem, co w zamian za nasze produkty, mające dość duży rynek litewski — przywozić. Pogłębia jeszcze tę trudność i to, że cały szereg naszych artykułów wywozowych stanowi konkurencję dla eksportu litewskiego.

Struktura towarowa polsko-litewskiej wymiany towarowej nie jest bogata — w 1937 r. na ogólny przywóz 3.518 ton — 780 tys. zł składały się następujące towary: metale nieszl. i wyr. z nich za 718 tys. zł, drewno — kłody jesionowe za 45 tys. zł, papier i wyr. z niego za 16 tys. zł, przetwory chemiczne za 1.000 zł. W wywozie z Polski, wynoszącym w tym roku 610 ton — 67 tys. zł, na wytwory pochodzenia mineralnego przypadało 17 tys. zł, wytwory poch. roślinnego 5 tys. zł, papier i wyroby 34 tys. zł, maszyny i aparaty 6 tys. zł, wyroby kamieniarskie i ceram. 2 tys. zł.

Jak z tego widzimy, lista towarów jest bardzo szczupła i możliwości jej zwiększenia niewątpliwie istnieją. Możliwości te widziane od strony sfer litewskich oceniane są jednak na ogół pesymistycznie.

Gospodarcze sfery litewskie zgadzają się z tym, że możliwości eksportowe Polski są większe, niż odwrotnie, zwłaszcza np. bezkonkurencyjnie tanich wyrobów włókienniczych łódzkich i białostockich, następnie węgla, żelaza, olei mineralnych. Istniejące różnice zdań dotyczą przede wszystkim sumy obrotu towarowego i metody zapłaty. Litwini w przeciwieństwie do strony polskiej oświadczają się za układem krótkoterminowym i obrotem, sięgającym najwyżej 5—7 milionów litów, żądając jednocześnie przeprowadzenia zasady kompensaty w stosunku 1:1. Stanowisko polskiej strony jest odmienne — według opinii Komitetu Traktatowego stosunków handlowych z Litwą nie należy opierać na clearingu, który z reguły wpływa ograniczająco na wymianę towarową. W każdym razie nic nie przemawia za tym, że obrót ten w tym roku choćby w połowie dosięgnie sumy, jaką ze strony polskiej wymieniano zaraz po nawiązaniu

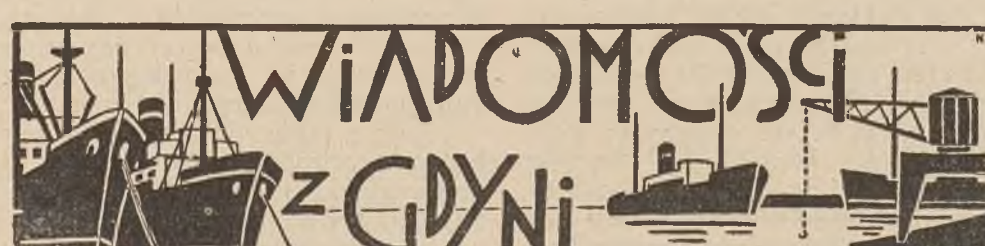
stosunków gospodarczych z Litwą. Jak wynika z podanych cyfr, kształtuje się on wybitnie niepomyślnie dla Polski, wynosząc w okresie pierwszych sześciu miesięcy br. w przywozie 344 tys. zł, a w wywozie tylko 45 tys. zł i dając saldo ujemne 299 tys. zł.

Ogólnie biorąc, wymiana towarowa Polski z krajami bałtyckimi, jakkolwiek nikła, patrząc na nią od strony volumu tych obrotów, jest z punktu widzenia bilansu płatniczego korzystna. Uwzględniając jednak powszechną tendencję do osiągnięcia możliwie obustronnej równowagi obrotów — z góry należy sobie powiedzieć, że ich rozbudowa musi się oprzeć na innych zasadach. Nasze możliwości wywozu do krajów bałtyckich, znacznie przekraczające możliwości przywozu z tej grupy krajów, muszą skierować problem stosunków Polska — kraje bałtyckie przede wszystkim na platformę wyszukiwania ekwiwalentów dla tych krajów za eksport polski. Istotą tego problemu jest tranzyt — skierowanie pewnych ładunków z terenów geograficznie ciążących do portów, przede wszystkim kłajpedzkiego i ryskiego, dając w ten sposób możność opłacenia tym krajom naszego eksportu. Tranzyt taki oczywiście już istnieje, choć stosunkowo mały, należy go tylko z jednej strony rozbudować, stwarzając odpowiednie warunki, z drugiej zaś — przeprowadzić zasadę wciągania sum należnych za tranzyt do rozrachunku dewizowego z tytułu obrotu towarowego.

Równocześnie podnieść należy znaczenie portu gdyńskiego dla wymiany towarowej krajów bałtyckich z rynkami zamorskimi z uwagi na jego gęsto rozbudowaną sieć połączeń okrętowych. — Gdynia jest połączona 50 regularnymi i bezpośrednimi liniami okrętowymi z najważniejszymi ośrodkami handlu światowego, także stosunkowo duża częstotliwość ruchu wysuwają Gdynię na główny port Morza Bałtyckiego. Centralne położenie przy wymienionych wyżej walorach pozwala Gdyni zająć w stosunku do tych portów stanowisko portu zbiorczo-rozdzielczego. Omawiane trzy kraje bałtyckie stanowią bowiem naturalne zaplecze morskie portu gdyńskiego. — Połączone są one z Gdynią dziewięcioma liniami regularnymi o znacznej częstotliwości ruchu — 23 statków miesięcznie. Wyrazem współpracy w tej dziedzinie jest rozwijający się tranzyt morski, jak i stale rosnące cyfry eksportu przez Gdynię.

Pogłębienie tych dziedzin współpracy gospodarczej przyczyni się niewątpliwie do rozwoju polskiej ekspansji gospodarczej, która bez posiadania kilku dogodnych wylotów na morze jest nie do pomyślenia. Państwom bałtyckim umożliwi zaś uniezależnienie się od dwu mocarstw zachodnio - europejskich, na których opierająca się obecnie gospodarka krajów bałtyckich określana bywa jako „stojąca na jednej nodze“.

A. Zakrzewski.



POSIEDZENIE PREZYDIUM NASZEJ IZBY.

Dnia 24 października r. b. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydium naszej Izby, w którym wzięli udział wszyscy Wiceprezesi Izby oraz na specjalne zaproszenie Przewodniczący Komisji Morskiej p. Radca Rummel. Prezydium Izby po wysluchaniu sprawozdań Dyrektora Izby p. mgr. J. Kawczyńskiego ze spraw bieżących oraz z sytuacji finansowej Izby za pierwsze 3 kwartały, która to sytuacja przedstawia się pomyślnie — zajęło się rozpatrzeniem projektów 2 ustaw, dotyczących ważnych dziedzin z zakresu spraw morskich, jakie przesłane zostały Izbie do zaopiniowania.

Pierwszy z tych projektów, opracowany przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu dotyczy sprawy zarządu i eksploatacji portu handlowego, drugi zaś sprawy klarowania statków morskich.

W odniesieniu do projektu ustawy o zarządzie i eksploatacji portu gdyńskiego Prezydium stwierdziło istnienie w tym projekcie bardzo poważnych różnic w porównaniu do opracowanego w swoim czasie projektu samorządu przemysłowo-handlowego. W związku z tym, Prezydium wypowiedziało się za koniecznością ponownego przepracowania tegoż projektu z uwzględnieniem podstawowych zasad, jakie wysunięte zostały przez prywatne czynniki gospodarcze. Co do projektu ustawy o klarowaniu statków morskich, to Prezydium wypowiedziało się za koniecznością przeprowadzenia takiej ustawy z pewnymi zmianami.

Obie te sprawy będą stanowiły przedmiot obrad Komisji Komunikacyjno-Turystycznej w Związku Izb Przemysłowo-Handlowych, przy czym przedstawiciele Izby w Gdyni mają te sprawy na Komisji referować.

POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI POLITYKI HANDLOWEJ I EKSPORTOWEJ.

Dnia 12 października br. odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby p. dr. K. Kasperowicza posiedzenie Izbowej Komisji Polityki Handlowej i Eksportowej.

Po przyjęciu protokółu z poprzedniego posiedzenia, Komisja zajęła się omówieniem szeregu zagadnień, objętych porządkiem dziennym.

Po zapoznaniu się z materiałem ankietowym Izby, dotyczącym zagadnienia wzmożenia obrotów handlowych z krajami rozrachunkowymi, z którego wynikało, że należy wprowadzić t. zw. prywatne transakcje kompensacyjne wiązane, Komisja poparła te postulaty, stając na stanowisku, iż wprowadzenie ich w życie umożliwi spotęgowanie inicjatywy prywatnej, co w konkluzji pociągnąć może za sobą wzrost wywozu.

Odnośnie preferencyj dla importerów, będących jednocześnie eksporterami, zaznajomiono zebranych z zasadami ustalonymi w tej kwestii przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu. Komisja przyjęła również do wiadomości informację, iż wśród zainteresowanych czynników rozważana jest sprawa dopuszczenia domów importowo-eksportowych, przeprowadzających transakcje wiązane, do korzystania z kontyngentów autonomicznych i umownych.

Z dalszych spraw poruszano kwestię ewtl. reorganizacji systemu dzielenia kontyngentów przywozowych, koncepcję stworzenia ubezpieczalni kredytów eksportowych na wzór istniejących za granicą, sprawę szkolenia fachowców w dziedzinie handlu zagranicznego, przy czym zwrócono uwagę na konieczność powiązania inicjatywy ze strony przedsiębiorstw z działalnością Komisji Stypendialnej R. H. Z. w zakresie wysyłania młodych ludzi na praktyki za granicę, dalej sprawę mającej się odbyć w Warszawie z inicjatywy p. Ministra Przemysłu i Handlu ogólnej konferencji importowej oraz kwestię współpracy Izb z Radą Handlu Zagranicznego.

POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI PODATKOWEJ.

Dnia 14 października br. odbyło się pod przewodnictwem p. Radcy A. Korzeniewskiego posiedzenie Izbowej Komisji Podatkowej.

Po przyjęciu sprawozdania z prac referatu podatkowego Izby, Komisja przystąpiła do obrad nad kilku aktualnymi zagadnieniami. Między innymi omawiano kwestię zwolnienia obrotów z Wolnym Miastem Gdańskiem od podatku obrotowego, w której to sprawie Komisja wypowiedziała się w całej rozciągłości za wnioskiem o zwolnienie tych obrotów. W sprawie scalenia podatku obrotowego od owoców importowanych, Komisja wyraziła pogląd za scaleniem tego podatku. Przy omawianiu spraw bieżących rozpatrywano m. in. kwestię zniesienia podatku od reklam i anonsów prasowych.

POSIEDZENIE SEKCJI PRZEMYSŁOWEJ NASZEJ IZBY.

Dnia 25 października 1938 r. odbyło się w Bydgoszczy pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby dr. Inż. Konrada Kasperowicza posiedzenie Sekcji Przemysłowej naszej Izby.

Przedmiotem obrad były sprawy następujące: 1) ustalenie programu prac referatu polityki przemysłowej, 2) sprawa utworzenia Pomorskiej Rady Gospodarczej oraz 3) ustalenie stanowiska Sekcji w odniesieniu do aktualnych zagadnień przemysłu pomorskiego.

Po załatwieniu formalności wstępnych Przewodniczący Wiceprezes Izby Dr Inż. Kasperowicz podkreślił, że aktualna sytuacja przemysłu pomorskiego, przyłączenie do Pomorza okręgu nadnoteckiego i wschodnio-kujawskiego, a w szczególności przeobrażenia strukturalne, wynikające z programu inwestycyjnego Rządu, nakładają na pomorski samorząd gospodarczy nowe i niezmiernej wagi obowiązki. W związku z tym zachodzi potrzeba ustalenia szczegółowego programu prac przede wszystkim na odcinku przemysłowym. Wytyczne programowe akcji w tym kierunku powinny zmierzać do: 1) utrzymania dotychczasowego stanu posiadania w dziedzinie przemysłowej, 2) zapewnienia istniejącemu przemysłowi warunków pełnego wykorzystania jego zdolności produkcyjnej, 3) stworzenia warunków dla powstawania nowych gałęzi przemysłu, opartych na surowcach pomorskich, oraz 4) wytworzena z Wielkiego Pomorza zwartego kompleksu gospodarczego.

W wyniku szczegółowej dyskusji Sekcja zaakceptowała program działalności Izby na odcinku przemysłowym, przy czym powzięła uchwałę, ażeby Izba przystąpiła do rozwiązania w pierwszym rzędzie między innymi problemów następujących: 1) zagadnienie kredytowe, 2) decentralizacja dostaw i robót, 3) ustalenie pomorskiego programu inwestycyjnego, oraz 4) uruchomienie zakładów nieczynnych, posiadających odpowiednie w tym kierunku kwalifikacje.

Z kolei Dyrektor Izby Kawczyński poinformował Sekcję o celach i organizacji Pomorskiej Rady Gospodarczej, której powołanie do życia zapowiedział p. Wojewoda Pomorski, na Zebraniu Plenarnym dnia 9 czerwca 1938 r. W szczególności Dyrektor Izby podniósł, że naczelnym zadaniem Pomorskiej Rady Gospodarczej będzie opracowanie, a następnie realizowanie pomorskiego programu gospodarczego. Dlatego już obecnie aktualną staje się rzeczą, ażeby pomorskie sfery gospodarcze przystąpiły do ustalenia tych zagadnień, które powinny być przedmiotem działalności Pomorskiej Rady Gospodarczej.

Ze spraw bieżących Sekcja omówiła kwestie, związane z wyborem trzeciego wiceprezesa Izby z ramienia Sekcji Przemysłowej.

Poza tym Sekcja ustaliła zasady opiniowania wniosków o przyznanie prawa zatrudnienia obcokrajowców w przemyśle oraz tryb postępowania przy wydawaniu opinij o poszczególnych przedsiębiorstwach przemysłowych.

Sekcja szczegółowo rozpatrzyła sprawę importu części rowerowych wyrabianych w kraju w dostatecznej ilości, a pod względem jakości nie ustępujących wyrobom pochodzenia zagranicznego.

Sekcja przedyskutowała sprawę emigracji fachowców z Polski, przy czym zajęła stanowisko, że fachowcy Polacy powinni pozostać w kraju, a ponadto należy propagować ideę powrotu do Polski fachowców, którzy z Polski dawniej wyemigrowali.

POBYT WICEPREZESA IZBY HANDLOWEJ Z ALGERU W GDYNI.

Dnia 27 października br. przybył do Gdyni wiceprezes Izby Handlowej w Algerze p. Georges Louis Breuleux w celu zapoznania się z warunkami pracy strefy wolnocłowej portu gdyńskiego.

Wiceprezes Breuleux zwiedził port nasz i jego urządzenia w towarzystwie Dyrektora Urz. Morskiego inż. Łęgowskiego oraz przedstawiciela naszej Izby mgr. J. Klimka, interesując się szczegółowo organizacją i pracą wolnej strefy.

Po odbyciu konferencji w sprawie możliwości wzmożenia wymiany towarowej między Algerem a Polską, gość francuski był podejmowany przez naszą Izbę śniadaniem w gmachu Arbitrażu Bawełny, po czym przez Gdańsk wyjechał do Niemiec.

WIZYTY LITWINÓW W GDYNI.

W pierwszych dniach października br. bawiła w Gdyni delegacja litewskiego Ministerstwa Rolnictwa w składzie pp.: hr. Broel Platera i Kiesielusa, którzy przybyli na wybrzeże w celu zapoznania się ze stanem polskiego rybołówstwa morskiego oraz urządzeniami gdyńskiego portu rybackiego. Delegacja litewska zwiedziła przemysłowe i handlowe placówki rybne oraz przedsiębiorstwa rybołówcze, także Halę i Chłodnię Rybną, fabrykę mączki rybnej i magazyny śledziowe w porcie rybackim Gdyni, oraz w towarzystwie naczelnika Morskiego Urzędu Rybackiego p. Hryniewickiego — nowy port rybacki w Władysławowie.

Dnia 25 października br. przybył do Gdyni na statku szwedzkim „Marieholm" kapitan portu w Kłajpedzie p. Dowgierd. Po złożeniu wizyty kapitanowi portu gdyńskiego kmdr. Kańskiemu, kpt. Dowgierd zwiedził szczegółowo nasz port, interesując się specjalnie urządzeniami przeładunkowymi dla drzewa.

Z Gdyni udał się gość litewski na zwiedzenie portu do Gdańska a następnie w dalszą podróż po Bałtyku.

Z OBRAD KUPIECTWA GDYŃSKIEGO.

W czwartek 20 bm. odbyło się przy licznym udziale członków plenarne zebranie Korporacji Kupieckiej w Gdyni. Obradom przewodniczył prezes Cz. Nowacki, który po powitaniu przybyłych przedstawicieli władz skarbowych pp. insp. Edwarda Grzybowicza i mgr. M. Dobrowolskiego oraz Prezesa Związku i wicedyr. Izby Przem.-Handl. T. Marchlewskiego, dyr. Banku Polskiego p. Wody, przedstawiciela Cechów Rzemiosła Chrześcijańskiego w Gdyni p. radnego Józefa Rataja, członków Prezydium Koła Drob. Kupiectwa, przedstawicieli prasy oraz nowoprzyjętych w ostatnim okresie czasu członków Korporacji w liczbie 47, stwierdzając, że ogólny stan liczebny członków Korporacji łącznie z Kołem Drob. Kupiectwa (169) wynosi według ewidencji 441 kupców.

Po przyjęciu protokółu ostatniego plen. zebrania wicedyr Izby Przem.-Handlowej w Gdyni i Prezes Zw. Towarzystw Kup. na Pomorzu p. Tadeusz Marchlewski w dłuższym i interesującym referacie naświetlił aktualne zagadnienia kupieckie, opracowywane obecnie przez Izbę, a dotyczące: importu, cen towarowych, opłat skarbowych za produkty rolne, spółdzielczości, dostaw dla wojska i kursów dokształcających, jak również przedstawił rolę aktywną kupca w życiu gospodarczym i społecznym. Po swym przemówieniu, prezes T. Marchlewski wręczył zasłużonemu członkowi Korporacji Kupieckiej i znanemu w Gdyni ze swej działalności społecznej p. Franciszkowi Grzegowskiemu — dyplom honorowy, nadany mu z okazji 25-lecia jego pracy kupieckiej. Następnie w imieniu Korporacji Kupieckiej prezes Cz. Nowacki wręczył jubilatowi piękny album pamiątkowy.

W obradach nad sprawami gospodarczymi i organizacyjnymi przedstawiono wyniki dotychczasowej akcji kredytowej dla kupiectwa. Rozprowadzane za pośrednictwem Banku Zw. Spółek Zarobkowych, oddział gdyński i Bank Handlowy kredyty kupieckie stanowią poważny czynnik dla zasilenia kapitałami obrotowymi. Także wiadomość o nowych kredytach nieograniczonych t. zw. kredytach pionierskich dla handlu hurtowego, zebrani przyjęli z zadowoleniem. Rozprowadzanie tegoż kredytu pionierskiego już jest w toku.

Następnie po omówieniu planu przeprowadzenia zbiórki na Pomoc Zimową na okres 1938/39 przeprowadzono zbiórkę na zasilenie funduszu na pomoc rodakom za Olzą. na co zebrano kwotę 176,— zł. Na wniosek prezesa Nowackiego wprowadzony został na członka Korporacji dyrektor oddziału gdyńskiego Banku Polskiego p. Woda, długoletni członek bratniej organizacji w Bydgoszczy.

S/S „LIDA" POLSKI FRACHTOWIEC DRZEWNY.

Dnia 26 X 1938 r. przed południem przybył do Gdyni zamówiony w grudniu ub. r. przez Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. w stoczni angielskiej Swan Hunter & Wigham Richardson Ltd. w Newcastle-on-Tyne nowy statek polski.

Statek ten został dnia 26 sierpnia 1938 r. spuszczony na wodę i otrzymał nazwę historycznego miasta Lida.

Jest to parowiec jednośrubowy, mający około 2.100 ton pojemności z wzmocnieniem przeciwlodowym. Długość jego wynosi 117,34 m. Siła maszyn systemu Bauer — Wach wynosi około 1.000 KM. Statek posiada dwie duże ładownie z międzypokładem w tylnej ładowni, 4 luki, 2 maszty oraz 4 półmaszty przy nadbudówce.

Nowy statek jest przeznaczony do przewozu drzewa. Komendantem s/s „Lida" jest kpt. Jaworski.

Przez nabycie s/s „Lida" flota Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa okrętowego powiększyła się do 5 jednostek i wynosi obecnie razem 9,000 BRT.

POŁĄCZENIE GDYNI Z PORTAMI ZACHODNIEGO WYBRZEŻA AMERYKI POŁUDNIOWEJ.

Norweskie Tow. Żeglugowe Den Skandinaviska Syd-Pacific Linje (Knut Knutson O. A. S., Haugesund) uruchamia na okres próbny 4 miesięcy regularną komunikację z portów Południowego Pacyfiku do Gdyni.

Obsługiwane są następujące porty w Południowej Ameryce: Valparaiso, Autofagasta, Arica, Callao, Guyaquil i Buenaventura.

Rozkład jazdy statków wymienionej linii okrętowej, przybycie do Gdyni około dn. 5 I 1939 r. — m/s „John Bakke", około dn. 5 II 1939 r. — m/s „Emma Bakke", około dnia 5 III 1939 r. — m/s „Samuel Bakke" i około dn. 15 IV 1939 r. — m/s „Vinland".

Przedstawicielem nowej linii jest fa „Bergtrans" Tow. Żeglugowe Sp. z ogr. odp. w Gdyni, ul. Portowa 15.

BUDOWA NOWEGO STATKU POLSKIEGO W GDYNI.

W połowie października br. odbyło się założenie stępki pod nowobudujący się statek w Stoczni Gdyńskiej.

Będzie to statek przeznaczony dla celów badawczo-dozorczych, ze specjalnym przeznaczeniem dla rybołówstwa. Nowa, stosunkowo niewielka jednostka będzie miała urządzenia, przystosowane do badań morskich, a więc laboratoria, akwaria itp., ponadto komplet sieci oraz rozmaitych przyrządów do badań biologii i hydrografii morza. Kadłub statku będzie stalowy, napęd motorowy.

Nowy statek badawczo-dozorczy, zamówiony przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, oddany zostanie do eksploatacji Morskiemu Urzędowi Rybackiemu oraz Stacji Morskiej.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W MIES. WRZEŚNIU BR.

W miesiącu sprawozdawczym przepracowano godzin 11.184 min. 50 z zużyciem prądu 79.994 kWh i przeładowano 189.279 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 75,5%, w ubiegłym roku 110,1%, spadek zatem wynosi 34,6%.

SYTUACJA NA RYNKU FRACHTOWYM W MIES. WRZEŚNIU 1938 ROKU

(według danych Polskiej Agencji Morskiej).

Naprężona sytuacja polityczna wywarła swe piętno na kształtowanie się rynku frachtowego gdyńsko - gdańskiego: mianowicie frachtowanie tonażu we wszystkich dziedzinach napotykało na ogromne trudności, gdyż armatorzy decydowali się na frachtowanie swego tonażu do i z południowo-wschodnich portów bałtyckich, specjalnie z Gdyni i Gdańska, tylko w wypadkach, gdy ich statki były w pozycji prompt. Wskutek tego stawki frachtowe podskoczyły znacznie wzwyż. I tak, gdy płacono w ostatnim tygodniu września za statek 2000 ton z Gdańska do Göteborga sh. 5/—, dzień później za tą samą wielkość płacono sh. 6/—. Jak już wspomnieliśmy, frachtujący byli zmuszeni płacić za statki w pozycji prompt przynajmniej o 1/— sh. więcej, a z frachtowaniem na dalsze terminy woleli odczekać aż do wyjaśnienia się sytuacji politycznej.

D r z e w o.

W pierwszej połowie września eksport drzewa do Anglii był dość ożywiony, podczas gdy z poprzednio wspomnianych powodów, eksport w drugiej połowie miesiąca prawie że ustał.

Do Londynu płacono: za D/B/B sh. 26/— Baltwood Net, za drzewo twarde obrzynane sh. 45/— Baltwood Gross, za drzewo twarde nieobrzynane sh. 50/— Baltwood Gross.

Do Hull: za D/B/B — sh. 30/— Baltwood Gross, za drzewo twarde obrzynane sh. 48/— za drzewo twarde nieobrzynane sh. 53/—.

Do Tynedock: za D/B/B sh. 33/—.

Do portów zach. wybrz. Garston i Perston: za D/B/B sh. 40/—.

Do Manchester i Liverpool: za D/B/B — sh. 38/—.

Poza tym wspomnieć należy o zafrachtowaniu ok. 1000 faths. do Gandawy po sh. 30/—.

Pierwsze dni października wykazały dalszy wzrost stawek frachtowych, która to tendencja utrzyma się niewątpliwie do listopada.

Żaglowce.

Niepewny stan polityczny spowodował również i w dziedzinie frachtowania małego tonażu pewien zastój, podczas gdy w pierwszej połowie września zanotować było można dość żywy eksport makuchów do Danii, za które płacono Rmk. 4,75 do Rmk. 5,— do jednego portu położonego nie dalej na północ jak Aarhus. W drugiej połowie miesiąca jednakże stawki poszły znacznie w górę, a podaż tonażu zmalała.

Wspomnieć należy o zafrachtowaniu 400 ton zboża do Aalborg po Rmk. 5. Poza tym odprawiono cały szereg mniejszego tonażu z ładunkiem drzewa do Kopenhagi i portów prowincjonalnych, o wielkości ca 60 stds., za które płacono sh. 25/— za std. Również odprawiono cały szereg małych statków do prowincjonalnych portów Holandii, które szły na poczet kontraktów zawartych na wiosnę br., po Hfl. 15,—.

Zboże.

We wrześniu eksport zboża ożywił się. — Niestety już w ostatniej dekadzie stawki podskoczyły z sh. 3/3 na 3/6 i 3/9, hamując przez to częściowo eksport.

W pierwszych dniach października stawki spadły na sh. 3/— gold do sh. g. 3/3 i należy przypuszczać, że na tym poziomie utrzymają się do listopada.

W związku ze specjalnymi warunkami sprzedaży do Belgii, wyeksportowano do Belgii (Antwerpii) większą ilość zboża (żyta i jęczmienia) po stawce wyżej wspomnianej. Eksport zboża polskiego do Niemiec na zasadzie kompensacji jest regulowany przez „Reichsgetreidestelle“, który to urząd przez swoje organy bliźniacze podstawia tonaż, gdyż eksporterzy polscy sprzedali f. o. b. Zarówno klarowanie jak i frachtowanie tego tonażu powierza się wyłącznie firmom niemieckim.

Węgiel.

Jak już poprzednio wspomnieliśmy eksport węgla wykazał pewne ożywienie — Stawki frachtowe uplasowały się powyżej poziomu ubiegłego miesiąca, za wyjątkiem ostatniego tygodnia września, wykazują tendencję stałą. Na ogół płacono z Gdyni-Gdańska do Danii sh. 5/— do 5/6, do Południowej Szwecji sh. 5/3 do 6/—, do Rouen sh. 6/6 do 7/—, do Bordeaux sh. 7/6 do 8/—.

W październiku stawki frachtowe pójdą lekko wzwyż, po czym od połowy listopada niewątpliwie lekko opadną.

W SPRAWIE WYDAWANIA TOWARU Z MAGAZYNU INACZEJ, JAK WEDŁUG INSTRUKCJI ZLECENIODAWCY.

Wydział Handlowy Sądu Okręgowego w Gdyni wydał ostatnio wyrok o zasadniczym znaczeniu dla stosunków w porcie gdyńskim na odcinku składowania towarów.

Firma zagraniczna A, importująca skóry przez Gdynię do Polski, dała polecenie gdyńskiej firmie ekspedycyjnej B, określając ściśle na jakich warunkach ma wydać partię skór, wartości kilkunastu tysięcy złotych, odbiorcy C w Polsce.

Między dostawcą zagranicznym A i odbiorcą krajowym C szły pertraktacje w sprawie zmiany warunków wydania towaru. — Odbiorca C zwrócił się do firmy ekspedycyjnej B w Gdyni, przedkładając jej list firmy A za granicą, że zgadza się na wydanie towaru na zmienionych warunkach, aniżeli opiewały instrukcje, które firma B otrzymała od firmy A. Ekspedytor B w Gdyni, nie zwróciwszy się do swego mocodawcy za granicą z zapytaniem, czy ma wydać towar na innych warunkach, aniżeli opiewa udzielona mu przez A instrukcja, uznał przedłożony mu przez odbiorcę krajowego C list firmy A za wystarczający i wydał firmie C towar, nie odczekawszy na ewtl. zmianę instrukcji. Firma A, odmyśliwszy się po napisaniu listu do firmy C, instrukcji takiej do ekspedytora B nie wysłała. W międzyczasie stał się odbiorca C niewypłacalny.

Firma A zwróciła się wówczas ze skargą do Wydziału Handlowego S. O. w Gdyni o odszkodowanie przeciwko ekspedytorowi B z powodu niewykonania udzielonej mu instrukcji.

Sąd przychylił się do wniosku powódki A i skazał pozwaną B za zapłacenie pełnej równowartości, o jaką została poszkodowana firma B przez niewypłacalność firmy C.

Wyrokiem tym sąd potwierdził, że działający na zasadzie rzetelności kupieckiej składownik, wzgl. ekspedytor jest obowiązany, jako powiernik właściciela towaru, wydać towar ściśle według otrzymanej od niego instrukcji i nie ma prawa na własną rękę wprowadzić jakichkolwiek zmian.

Wyrok powyższy ma duże praktyczne znaczenie, gdyż wykazuje, że wszelkie samowolne odchylenie od instrukcji czyni ekspedytor wzgl. składownik na własne ryzyko i jest za nie składającemu odpowiedzialny.

Jeżeli port w Gdyni ma rozwijać się jako ośrodek dyspozycji, w którym z całym zaufaniem mają zagraniczni właściciele składować swoje towary, muszą mieć absolutną pewność, że ekspedytor, wzgl. składownik będzie ściśle wykonywał ich dyspozycje.

UJEDNOLICONE PRAWO WEKSLOWE W PAŃSTWACH BAŁTYCKICH.

Z dniem 1 października weszły w życie jednolite dla wszystkich państw bałtyckich prawa: wekslowe i czekowe, oparte na konwencji genewskiej. Osiągnięto w ten sposób bardzo w stosunkach handlowych pożądaną jednolitość ustawodawstwa kupieckiego, co ułatwia znacznie stosunki międzynarodowe.

W związku z tym, litewskie ministerstwo sprawiedl. ogłosiło wymianę starych blankietów wekslowych do dn. 1 grudnia br. z tym jednak, że wypełnione już blankiety utrzymują nadal swą ważność do momentu realizacji.

POLSKO-ESTOŃSKA WYMIANA HANDLOWA W 1937 R.

Obroty towarowe między Polską a Estonią w roku 1937 pod względem wartości wyniosły 4.973.000 zł, wykazując nieznaczny wzrost w porównaniu z rokiem 1936, w którym równały się 4.128.000 zł. Jednakże ukształtowanie ich zmieniło się dla Polski w sposób niepomyślny. Podczas, gdy w roku 1936 nasz eksport do Estonii wynosił 2.281.000 zł, a import 1.847.000 zł i rozporządzaliśmy saldem czynnym w wysokości 430.000 zł, to w roku 1937 sytuacja uległa zmianie i bilans handlowy wykazał nasze saldo bierne w wysokości 77.000 złotych. Różnice obrotów towarowych za rok 1936 i 1937 ilustruje poniższe zestawienie:

Przywóz

w 1000 zł

NAZWA TOWARU	Rok 1936	Rok 1937
Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego	**383**	**333**
w tym: szczupaki	106	105
sandacze	67	50
leszcze	63	66
kazeina	143	101
Przetwory chemiczne i farmaceutyczne	**425**	**279**
w tym: galalit	424	256
Surowce włókiennicze i wyroby z nich	**576**	**1.136**
w tym: przędza bawełniana	450	950
szmaty	124	182
Metale nieszlachetne i wyroby z nich	**434**	**754**
w tym: stare żeliwo, łom, odpadki	7	3
wszelkie żelastwo	427	750

Wywóz

NAZWA TOWARU	1936	1937
Wytwory pochodzenia roślinnego	**1.322**	**280**
w tym: żyto	881	—
jęczmień	233	184
owies	184	89
Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego	**9**	**41**
w tym: konie zarodowe	—	32
Wytwory pochodzenia mineralnego	**132**	**214**
w tym: węgiel kamienny	39	191
gazolina, benzyna	73	2
parafina rafinowana	8	21
Przetwory spożywcze, tytoń	**320**	**652**
w tym: cukier, kryształ	319	652
Przetwory chemiczne, farmaceutyczne, farby	**241**	**350**
w tym: węglan sodu (soda)	21	35
biel cynkowa	66	102
dynamit	18	19
wszelkie materiały wybuchowe oprócz osobno wym.	72	131
spłonki górnicze	11	15
lonty prochowe	12	19
Drewno, korek i wyroby z nich	**12**	**22**
w tym: deski i łaty dębowe nieheblowane	—	13
Metale nieszlachetne i wyroby z nich	**119**	**803**
w tym: żelazo zwykłe, stal, walcowane, płaskie, okrągłe i kwadratowe	23	143
żelazo zwykłe, stal, walcowane, kształtowe w prętach	19	189
blacha żelazna, stalowa	10	200
rury żelazne	—	63
naczynia kuchenne emaliowane i blaszane	12	46
Kapelusze, parasole, laski	**50**	**46**
w tym: kapelusze wojłokowe z filcu wełnianego — wykończone i przybrane	—	—

Jak z powyższego zestawienia wynika import z Estonii zaznaczył się pewnym spadkiem galalitu, dwukrotnym wzrostem przędzy bawełnianej i szmat oraz prawie dwukrotnym wzrostem żelastwa, co w rezultacie spowodowało wzrost eksportu estońskiego do Polski.

Natomiast po stronie eksportu polskiego do Estonii widać prawie siedmiokrotny wzrost grupy metali nieszlachetnych i wyrobów z nich (żelazo, stal), przeszło dwukrotny wzrost cukru, oraz zwiększenie się przeszło o ⅓ grupy przetworów chemicznych i farmaceutycznych, jak i zwiększenie się pozostałych pozycyj wywozowych — pozwoliło nie tylko na całkowite zrekompensowanie zmniejszonego do 20% wywozu zbóż — ale nawet na nieznaczne powiększenie wysokości eksportu polskiego w porównaniu z rokiem 1936.

* * *

W dniu 19 lutego 1938 r. został podpisany nowy układ handlowy polsko-estoński, ustalający wzajemne kontyngenty wywozowe na rok 1938. Listy obejmują pozycje towarowe, najbardziej interesujące dla eksportu obu krajów.

ESTONIA. — NOWY SPOSÓB REGULOWANIA HANDLU ZAGRANICZNEGO.

Z dniem 15 IX br. dokonano centralizacji wszystkich zagadnień handlu zagranicznego w Radzie Handlu Zagranicznego przy Ministerstwie Gospodarki. Obok kompetencji dawnego komitetu handlowego, Rada otrzymała prawo wydawania pozwoleń na towary będące przedmiotem monopolu, daje wskazówki Bankowi Estońskiemu co do pokrywania zapotrzebowania na dewizy, reguluje przywóz towarów wymagających zezwolenia, służy radą ministerstwu w zakresie swych kompetencyj. Na czele Rady stoi mianowany przez Prezydenta przewodniczący, ponadto wchodzą dwaj przedstawiciele ministerstwa gospodarki, po jednym z Ministerstwa Rolnictwa i Spraw Zagranicznych, Prezes Banku Estońskiego, dwóch przedstawicieli Izby Przemysłowo-Handlowej i po jednym z Izby rolniczej i rzemieślniczej. Odwołania od decyzji komitetu rozstrzyga Minister Gospodarki, który ma prawo wznowić daną sprawę na porządku obrad. Koszty urzędowania ponosi Bank Estoński i banki prywatne z procentów od dokonanego obrotu dewizami w maksymalnej wysokości 0,05 proc. rocznego obrotu dewizami.

Znaczenie tego nowego uregulowania handlu zagranicznego polega przede wszystkim na scentralizowaniu wszystkich kwestyj przy- i wyzozowych oraz dewizowych w jednym organie, w którym obok Rządu głos decydujący mają przedstawiciele sfer gospodarczych. Przydzielanie zaś pozwoleń przywozowych dokonuje odtąd komisja utworzona przez Ministerstwo Gospodarki, przy czym na czele jej stać ma sędzia celem zapewnienia bezstronności w decyzji.

LITWA. — KŁAJPEDA ZA WSPÓŁPRACĄ Z POLSKĄ.

Na ostatnim posiedzeniu Izby Przemysłowo-Handlowej w Kłajpedzie wygłosił syndyk Izby p. Schreiber referat, w którym omówione zostały możliwości współpracy gospodarczej polsko-litewskiej. W czasie dyskusji zebrani przedstawiciele kłajpedzkiego samorządu i życia gospodarczego wypowiedzieli się za jak najrychlejszym zawarciem umowy handlowej polsko-litewskiej.

Podkreślono przy tym kilkakrotnie, że Kłajpeda jest zainteresowana w dowozie i przeróbce polskiego drzewa, co wybitnie może się przyczynić do ożywienia życia gospodarczego okręgu kłajpedzkiego.

W rezultacie Izba Przemysłowo-Handlowa w Kłajpedzie postanowiła przedłożyć swe postulaty Rządowi Litewskiemu w Kownie.

* * *

Jak donosi prasa litewska, w Kłajpedzie zawiązało się ostatnio polsko-litewskie towarzystwo handlowe pod nazwą „Litpol", które ma rozpocząć swą działalność z chwilą podpisania i wejścia w życie polsko-litewskiej umowy handlowej. Jakie kapitały zaangażowane zostały w wymienionym przedsiębiorstwie — nie wiadomo.

LITEWSKA PRASA GOSPODARCZA O POLSCE.

W związku z nawiązaniem stosunków między Polską a Litwą, poza sferami gospodarczymi — również litewska prasa gospodarcza rozpoczęła się ostatnio interesować zagadnieniami polskimi.

Świadczy o tym nr 7 miesięcznika gospodarczego „Prekyba" (Handel), wychodzącego w Kłajpedzie. W numerze tym poświęcono Polsce specjalny dział, w którym omówione zostały tegoroczne Międzynarodowe Targi Wschodnie we Lwowie, polski przemysł górniczo-hutniczy, żelazny, produkcja lokomotyw, częściowo przemysł włókienniczy oraz uzdrowiska polskie.

Redakcja czasopisma „Prekyba" zapowiedziała poza tym omówienie polskich zagadnień gospodarczych w dalszych numerach swego organu. Redaktorem miesięcznika jest M. K. Sipavicius.

BUDOWA SIŁOWNI DAUGAVA NA DŹWINIE.

Szybkie zwiększenie się potencjału gospodarczego Łotwy pociągnęło za sobą gwałtowny wzrost zapotrzebowania na prąd elektryczny. W związku z tym zawarto umowę ze szwedzkim towarzystwem Svenska Entreprenad A. B. na budowę siłowni na Dźwinie o maksymalnej mocy 70.000 KW. kosztem 50 mil. łatów. W międzyczasie jednak zawarto szereg umów dodatkowych, mających na celu przyśpieszenie momentu oddania siłowni do użytku publicznego na dzień 31 sierpnia 1940 roku, oraz powiększenia jej sprawności i mocy, przez wbudowanie turbin dodatkowych.

Kredyt zagwarantował stockholmski: — Enskilda Bank do wysokości 13.650.000 kr. szw.

SZWECJA. — KONIUNKTURA GOSPODARCZA.

Według raportu wydanego niedawno przez szwedzki Instytut dla Badań Koniunktur, znaczniejsze pogorszenie się koniunktury w Szwecji w tym roku jest mało prawdopodobne. Siła kupna jest dostateczna, podstawa walutowa mocna, życie gospodarcze wykazuje dobre tendencje, przy czym ekonomiczna polityka rządu korzystnie wpływa na położenie gospodarcze.

Indeks produkcji obniżył się ze 138 w październiku r. 1937 na 118 w marcu r. 1938. — Odnośnie ogólnej koniunktury światowej, raport podkreśla, że w Anglii i Państwach Skandynawskich produkcja utrzymała się na dobrym poziomie, podczas, gdy w Stanach Zjednoczonych i w Belgii produkcja zmniejszyła się o ⅓ względnie ¼. Niemcy natomiast wy-

kazały pod tym względem nieprzerwany, poważny wzrost.

Instytut dla badań koniunktur zwraca uwagę na to, że w imporcie Szwecji nastąpiły w ostatnich latach pewne zmiany. Przywóz towarów konsumpcyjnych, mimo zwiększenia się ogólnego przywozu od 1930 roku o 20%, znacznie się cofnął, podczas gdy import surowców osiągnął w tym czasie o wiele większe rozmiary. Ze względu na stały wzrost dobrobytu w kraju, zmniejszenie się importu towarów konsumpcyjnych, pod którym rozumie się artykuły spożywcze, odzież, obuwie, kapelusze, materiały etc., należy przypisywać rozwojowi produkcji krajowej i wzrastającej możności dostarczenia towarów konsumpcyjnych przez przemysł szwedzki. Okazało się również, że przemysł szwedzki, mimo często bardzo niskich cen, mógł skutecznie konkurować z zagranicą na tutejszym rynku.

SZWECJA. — DOCHODY SZWEDZKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W R. 1937.

Rok 1937 był dla marynarki handlowej Szwecji bardzo pomyślny. Większa część taboru jej była przez cały rok zatrudniona, i tylko w pierwszych i końcowych miesiącach mała ilość statków stała nieczynnie w portach. Dochód z przewozu ładunków brutto wzrósł z 294.6 mil. kr. w 1936 roku do 337.4 mil. kr. w 1937 roku, czyli o 21%. Większa część tych dochodów przypada na przewozy morskie między Szwecją a zagranicą, z drugiej strony na przewozy pomiędzy zagranicznymi portami.

Najpoważniejszymi klientami szwedzkich linij morskich były Wielka Brytania i Irlandia z $^{1}/_{5}$ udziału ładunków. Po nich następowały Stany Zjednoczone, Niemcy, Belgia, Finlandia i Francja. Dochody z przewozów żeglugi doznały w licznych państwach wzrostu w roku 1937. Dotyczy to przede wszystkim Anglii, gdzie cyfra 58,2 mil. kr. z roku 1936 wzrosła do 72,6 mil. kr. w roku 1937, i Stanów Zjednoczonych, które osiągnęły wartość 40.6 mil. kr.. w porównaniu do 33,1 mil. kr. w roku 1936. Na szczególniejsze podkreślenie zasługują również dochody z przewozów między Szwecją a Polską i Gdańskiem, gdzie notowano wzrost z 12,6 mil. kr. do 16,4 mil. kr., a to w związku ze zwiększonymi przewozami węgla.

Udział przewozów szwedzkiej żeglugi handlowej w zagranicznych obrotach Szwecji wyniósł przeszło 42%, a reszta przypada na inne kraje, w pierwszym rzędzie na Niemcy i Norwegię. Udział zagranicy w handlu zagranicznym Szwecji procentowo wzrósł.

Cyfra wchodzących i wychodzących statków podniosła się w porcie Göteborg z 9,5 — 9,9 mil. ton. a w Stockholmie z 6.6 — 7.3 mil. ton.



KOMUNIKACJA MIĘDZY SZWECJĄ A AMERYKĄ PÓŁNOCNĄ.

Szwedzkie towarzystwa żeglugowe Svenska Amerika-Mexiko Limien oraz Rederiaktiebolaget Transatlantik zawarły ostatnio między sobą porozumienie w sprawie utrzymywania regularnej komunikacji między Szwecją a Ameryką Północną.

Komunikacja ta polegać będzie na zaprowadzeniu połączeń co 14 dni między Göteborgiem, a Nowym Yorkiem, Filadelfią i Baltimore. Czas przejazdu trwać będzie 10 do 12 dni.

MINISTERSTWO MARYNARKI HANDLOWEJ POWSTANIE W ANGLII.

Sprawę utworzenia specjalnego ministerstwa dla marynarki handlowej w Anglii rozważano już od dość dawna, przy czym warto zaznaczyć, iż promotorem tego był lord Runciman. Wtedy jednak sprawa jeszcze nie była dojrzałą, ponieważ napotkano na opór armatorów, obawiających się, by utworzenie specjalnej władzy nie pociągnęło za sobą wzrostu kontroli i ingerencji ze strony rządu w sprawach żeglugowych. Obecnie jednak ze zmianą sytuacji gospodarczej, zmieniły się i nastroje tak, że przeważa zdanie, iż bez pomocy Rządu nie rozwiąże się zadawalająco problemów żeglugowych. Z drugiej znów strony Ministerstwo Handlu zajmować się musi tyloma sprzecznymi interesami gospodarczymi, co utrudnia uwzględnienie specjalnych interesów branżowych, że potrzeba utworzenia specjalnego ministerstwa dla spraw marynarki handlowej stała się palącą.

WZNOWIENIE ANGIELSKIEJ SUBWENCJI DLA BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO.

Angielska polityka żeglugowa ulega obecnie rewizji, którą przeprowadza na zlecenie rządu specjalna komisja. Moment ten pobudza koła fachowe do wypowiadania

swej opinii, przy czym daje się zauważyć przewaga głosów, wypowiadających się za niezwłocznym wprowadzeniem zarządzeń, mających na celu poparcie budowy nowego tonażu handlowego. Zwraca się równocześnie uwagę na to, że mobilizacja angielskiej floty w krytycznych dniach ostatniego naprężenia politycznego tak zdziesiątkowała załogę statków handlowych, że w razie wojny brak dostatecznej załogi—może odbić się b. niekorzystnie na żegludze angielskiej. Dla uzyskania zatem większej rezerwy załogowej, konieczne jest znaczne zwiększenie ilości statków, co wobec wysokich kosztów ich budowy nie może się obejść bez specjalnej pomocy. Za taką pomocą odzywa się również prezes Towarzystwa „Burntisland Shipbuilding“. Stwierdza on, że większość stoczni, które nie otrzymały zamówień od angielskiej Admiralicji znajduje się w ciężkim położeniu, które w żadnym razie nie może się poprawić na skutek wzmożonego zbrojenia, gdyż zbrojenia pociągają za sobą zwyżkę cen materiału budowlanego. Najbardziej zatem wskazane byłoby, według opinii sfer żeglugowych — na razie wznowić subwencję w wysokości 2 mil. Ł., jaką w swoim czasie rząd udzielał trampom i stosunkowo niską sumą wyrównać różnicę między kosztami budowy statków, a ich rentownością. — Subwencja wytworzyłaby na razie spokojniejszą sytuację, co dałoby czas na obmyślenie dalszych zarządzeń.

50-LECIE WOLNEGO PORTU W HAMBURGU.

W roku bieżącym Hamburg obchodzi 50-lecie istnienia swego portu wolnocłowego. Dnia 15 października 1888 r. otrzymał Hamburg, jak i Brema przywileje na ustanowienie wolnych portów. Przyczyniło się to w dużej mierze do rozwoju tych miast, jako głównych niemieckich portów, centrów handlowych i żeglugowych. W związku z tym jubileuszem warto nadmienić, że pierwszym wolnym portem niemieckim była Altona, której obszar portowy został uprzywilejowany już w 1664 r. Dodatni wpływ instytucji wolnego portu na życie gospodarcze jest uwarunkowany z jednej strony dogodnym położeniem geograficznym, jak i rolę gospodarczą danego portu, z drugiej zaś strony istnieniem barier celnych, na tle których przywileje wolnego portu lub strefy przybierają na znaczeniu. Nieskrępowana wymiana towarowa n. p. w okresie liberalizmu przyczyniła się do likwidacji instytucji wolnego portu. Znamienny jest fakt, że w Anglii w ogóle nigdy nie było wolnych portów, gdyż wolność handlu i żeglugi była tam prawie powszechna.

WZROST TONAŻU HANDLOWEGO BELGII.

Wzrost belgijskiej floty handlowej w ostatnich latach zaznacza się coraz wyraźniej po spadku z 553 tys. BRT. w 1930 r. do 388 tys. BRT. w połowie 1936 r. Od tego czasu następuje stały wzrost tak, że obecnie tonaż belgijskiej floty handlowej wynosi 420 tys. trb.

Jednocześnie daje się zauważyć wzrost pracy na stoczniach belgijskich, które przy końcu września budowały 39 tys. BRT. czyli jakieś 50 proc. więcej, niż w 1937 r.

POŁĄCZENIE ŻEGLUGOWE FINLANDII Z JUGOSŁAWIĄ.

Jak poważną obecnie rolę odgrywa żegluga w wymianie towarowej dwu krajów, świadczą prowadzone obecnie pertraktacje między Finlandią i Jugosławią w sprawie umowy handlowej. Ponieważ przewidziana jest większa wymiana fińskich artykułów jak papier, celuloza, motory okrętowe i inne maszyny na towary jugosłowiańskie. jak: kukurydza, owoce suszone, tytoń, bauksyt etc. — włączono do pertraktacyj handlowych również sprawę zorganizowania regularnych połączeń żeglugowych. Ostateczne załatwienie sprawy nie jest znane, gdyż pertraktacje jeszcze trwają.

HOLANDIA ZAMIERZA ROZBUDOWAĆ ŻEGLUGĘ Z PALESTYNĄ.

Ograniczenia wprowadzone ostatnio przez Rząd Włoski w stosunku do ludności żydowskiej, zamieszkałej we Włoszech mają m. in. ten skutek, że zmniejszył się ruch pasażerski i towarowy na statkach włoskich kursujących między Palestyną a portami włoskimi, głównie Triestem. Należy tu zauważyć, że nawet w czasach najgorszego kryzysu w żegludze linia Triest-Palestyna. obsługiwana przez Lloyd Triestino była dochodową. Obecnie ruch pasażerski na statkach włoskich wynosi rocznie 40 — 50 tysięcy osób. co daje dochodu około pół miliona funtów szterlingów. Nowopowstałą sytuację chce wykorzystać żegluga holenderska, mianowicie Tow. „Nederlandsche Stoomvaart Maatschappij“, które zamierza zwiększyć obsługę swej linii Rotterdam/Amsterdam — Palestyna dla przewozu pasażerów, a na zimę projektuje zorganizować przewóz świeżych owoców z Palestyny na statkach Oranje-Linie.

RUMUNIA POPIERA WŁASNĄ ŻEGLUGĘ.

Jak podaje hamburskie pismo „Deutsche Verkehrs-Nachrichten“, władze rumuńskie postanowiły, że na przyszłość towary pochodzące z Syrii i Libanu nie będą dopuszczane do portów rumuńskich. jeżeli nie są przywożone na statkach państwowego przedsiębiorstwa żeglugowego „Serviciul Maritim Roman“ i że władze celne w portach rumuńskich otrzymały już odpowiednie instrukcje. Pismo podaje, że to jest pierwszy wypadek tak dalekiej dyskryminacji obcych statków w przywozie towarów i to choćby nawet przeznaczonych do przewozu tranzytem przez Rumunię.

BANDERY KRAJÓW NADBAŁTYCKICH W PORTACH JUGOSŁAWII.

Według danych Izby Przemysłowo-Handlowej w Splicie obroty portów jugosłowiańskich w 1937 r. w ruchu z obcymi portami wykazują wzrost z 1.710 tys. ton w 1936 r. do 2.216 tys. ton, natomiast w kabotażu wykazują spadek z 532 tys. ton w 1936 r. do 482 tys. ton w 1937 r. Na pierwszym miejscu pod względem obrotu stoi port Susak (738 tys. ton), na drugim Split (664 tys. ton), na trzecim Dubrovnik (514 tys. ton). Interesującym jest duży udział krajów półn. w obrotach tych portów, mianowicie udział bander krajów nadbałtyckich na wodach jugosłowiańskich w 1936 i 1937 r. przedstawia się następująco:

Bandery	na wejściu 1937	tonaż 1936	1937	na wyjściu 1936
duńska	1.950	361	4.430	410
litewska	2.740	—	9.719	2.300
norwerska	7.038	10.837	4.549	10.550
polska	2.520	—	2.700	—
szwedzka	—	920	1.900	—

Wskazany wyżej udział bander krajów bałtycko-skandynawskich wskazuje na wzrost zainteresowania się tych krajów w żegludze z portami nad Adriatykiem.

WŁOCHY KUPUJĄ STATKI W U. S. A.

Włochy zakupują obecnie w Ameryce statki z drugiej ręki. Budowa licznych statków, zamawianych dla włoskiej floty handlowej trwa normalnie zbyt długo, a tymczasem Włochy potrzebują już teraz dużo tonażu szczególnie dla połączeń ze swymi koloniami. Duże zapotrzebowanie na tonaż widoczne jest choćby z tego, że armatorzy włoscy czarterują na czas statki greckie i że w obecnych czasach bezrobocia dla statków, na 3,25 mil. trb. włoskiej floty handlowej tylko 74 tys. ton było unieruchomione i to tonażu przestarzałego, niezdolnego do pracy.

BANDERA NIEMIECKA NA WODACH AMERYKI CENTRALNEJ.

Niemieckie Towarzystwo Żeglugowe „Hapag“ zamówiło ostatnio 2 statki motorowe na stoczni Lindenau w Kłajpedzie. Motorowce te przeznaczone są dla żeglugi przybrzeżnej w Panamie.

Należy tu zauważyć, że żegluga niemiecka zajmuje się już ponoć pracą kabotażową na innych odcinkach Ameryki Południowej i obecnie — jak widać — podejmuje nowe próby penetracji żeglugowej, tym razem w Ameryce Centralnej.

BUDOWA NOWEGO TONAŻU NA ŚWIECIE.

Jak donosi kwartalny biuletyn „Lloyd‘s Register“ w stoczniach angielskich na dzień 30 września br. znajdowało się w budowie 885,481 ton. Oznacza to w porównaniu z rokiem ubiegłym spadek tonażu o blisko jedną trzecią. — W innych krajach w budowie było 1.826.154 ton, czyli o 36.967 ton mniej w porównaniu z kwartałem ubiegłym. Całość budowanego tonażu na świecie: 2.712,277 ton, chociaż nieco mniejsza w porównaniu z II kwartałem tego roku (o 5 proc.), była najwyższą cyfrą między czerwcem 1930 roku a marcem 1937. Podczas ostatniego kwartału rozpoczęto w Anglii budowę zaledwie 87.463 ton, w międzyczasie spuszczono na wodę 309,770 ton. Oznacza to cofanie się działalności stoczni tamtejszych. Korzystniejszy stosunek ma Japonia. Należy podkreślić przewagę motorowców wśród budowanych statków a mianowicie na 433 motorowców (1.752,903 t.) przypada zaledwie 227 parowców (9.48641 ton). Na drugim miejscu po Anglii idą Niemcy z 382.791 tonami w budowie, dalej Japonia — 319,862 ton. — U. S. A. — 250,909 t., Holandia — 246.892 t., Włochy — 153.485 t., Szwecja — 116.950 t. i Dnia — 111.690 t.

Bardzo ciekawie przedstawia się sprawa siły maszyn. Parowce tłokowe reprezentowały moc 310.480 PS, turbinowe — 671,160 PS, ropne natomiast 1,951.603 PS.

NIEMCY BUDUJĄ STATEK DO WYDOBYWANIA GĄBEK MORSKICH.

Jedna ze stoczni hamburskich przebudowuje obecnie niewielki statek do specjalnego celu wydobywania gąbek. Statek ten nazwany „Spengia“, ma 20 metrów długości i 6 metrów szerokości, zaopatrzony jest w motor o sile 90 KM. Załoga jego składa się z 14 osób. Kapitan statku zamierza udać się na wody Indyj Zachodnich, gdzie statek będzie stacją-bazą wydobywania gąbek.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

PRZEPISY DEWIZOWE NA ŚLĄSKU ZAOLZAŃSKIM.

W związku z dekretem Prezydenta R. P. z dnia 11 X 1938 r. (Dekret o zjednoczeniu odzyskanych ziem Śląska Cieszyńskiego z Rzeczypospolitą — Dz. Ust. R. P. Nr 78, poz. 533). Komisja Dewizowa wyjaśniła, że osób fizycznych i prawnych, mających miejsce zamieszkania lub siedzibę na odzyskanych ziemiach Śląska Cieszyńskiego, nie należy uważać za cudzoziemców w rozumieniu art. 1 dekretu Prezydenta R. P. z dnia 26 IV 1936 r.

Wobec powyższego wszelkie przekazy za granicę i inne czynności z zakresu obrotu pieniężnego z zagranicą oraz obrotu zagranicznymi środkami płatniczymi — z polecenia lub

na rzecz wyżej określonych osób fizycznych lub prawnych — mogą następować tylko zgodnie z przepisami dekretu Prezydenta R. P. z dnia 26 IV 1936 r. oraz wydanych na jego zasadzie rozporządzeń i okólników Komisji Dewizowej.

Oddziały Banku Polskiego i banki dewizowe winny traktować wszelkie rachunki zagraniczne wolne, których właściciele wykazani są w księgach banku jako mający miejsce zamieszkania lub siedzibę na odzyskanych ziemiach Śląska Cieszyńskiego — jako rachunki krajowe z wyjątkiem przypadków, gdy właściciel przedstawi dowody uwierzytelnione przez właściwy Konsulat R. P., stwierdzające, iż przeniósł swe miejsce zamieszkania lub siedzibę do miejscowości innej, położonej za granicą.

Równocześnie Komisja Dewizowa zezwoliła Oddziałom Banku Polskiego i bankom dewizowym na zwolnienie rachunków zablokowanych i depozytów należących do osób fizycznych i prawnych, mających miejsce zamieszkania lub siedzibę na odzyskanych ziemiach Śląska Cieszyńskiego, po przedstawieniu dowodu obecnego zamieszkania w granicach Polski, potwierdzonego przez władze administracji ogólnej lub komisariaty P. P.

WALUTY PRZY WPŁATACH KOLEJOWYCH NA ZAOLZIU.

Z dniem 17 X 1938 r. kasy kolejowe P.K.P. na terenie Śląska Zaolzańskiego przyjmują wpłaty wyłącznie w walucie polskiej. Należności przewozowe wyrażone w kor. czechosłow. przeliczane są na złote po kursie: 100 k. cz. — 16 zł. W obrocie z zagranicą obowiązują, jak na wszystkich stacjach PKP., kolejowe kursy walut ogłaszane okresowo w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU DZICZYZNY POLSKIEJ WE FRANCJI.

Na terenie Północnej Francji istnieją poważne możliwości zbytu dziczyzny polskiego pochodzenia (zające, sarny i bażanty).

Koniunktura dla zbytu dziczyzny polskiego pochodzenia jest obecnie bardzo korzystna, odpada bowiem w obecnej kampanii eksportowej konkurencja czeska i węgierska. Szereg firm wykazał zainteresowanie ofertami z Polski.

Dodać należy, że wwóz dziczyzny do Francji nie jest skontyngentowany; cło na zające, sarny i bażanty wynosi fr. fr. 105.— za 100 kg plus opłata t. zw. taxe de circulation w wysokości 8,70% ad valorem.

Towar podlega kontroli sanitarnej na granicy francuskiej.

Dziczyznę wolno importować do Francji jedynie w okresach otwartych polowań we Francji, a mianowicie: zające i kuropatwy od 4 IX 38 do 11 XII 38, sarny i bażanty od 25 IX 38 — data zamknięcia polowań jeszcze nie podana.

Prócz wyżej podanych opłat dziczyzna z przeznaczeniem do miasta Lille opłaca „rogatkowe" (octroi):

Sarny i zające 0,93 fr. fr. za 1 kg.
Bażanty i kuropatwy 5,— fr. fr. za 1 kg.

Ceny detaliczne w Lille
zające 15,— fr. fr. za 1 kg, kuropatwy 12,— 15,— fr. fr. za sztukę.

Dla orientacji podajemy ceny, po jakich jedna z firm byłaby gotowa nabywać dziczyznę z Polski, licząc franco granica francuska:
zające 23,— fr. fr. sztuka (waga ca 3 kg szt.),
bażanty 19,— fr. fr. sztuka,
sarny 8,—9,6 fr. fr. za kg,
sarnina (nogi z udami) fr. fr. 18,— 20,— za kg,
kuropatwy 5,— fr. fr. sztuka.

Zainteresowane firmy polskie, eksportujące dziczyznę, winny nawiązać jak najszybciej kontakty z firmami francuskimi. Cena za towar winna być skalkulowana franco granica francuska.

MOŻLIWOŚCI DOSTAW MIAZGI OWOCOWEJ DO ANGLII.

Na rynku angielskim istnieje popyt na miazgę owocową. Dotychczasowe próby dostaw z Polski nie powiodły się, przede wszystkim ze względu na brak odpowiedniej organizacji wewnętrznej skupu towaru w Polsce.

Największym dostawcą miazgi owocowej jest Holandia, która mimo o wiele mniejszych naturalnych możliwości eksportu miazgi owocowej, dzięki dobrej organizacji produkcji i skupu towaru, stała się głównym krajem importującym do Wielkiej Brytanii. Poza tym poważniejszymi dostawcami tego artykułu są Francja, Wyspy Kanaryjskie i Tasmania. Według oceny kupców angielskich miazga owocowa z Polski mogłaby znaleźć duży zbyt na rynku angielskim.

Do owoców, które mają szanse zbytu pod postacią miazgi owocowej, należy przede wszystkim, wymieniając w kolejności zapotrzebowania: czarne porzeczki, truskawki, maliny, czerwone porzeczki, oraz inne miękkie owoce. Miazga owocowa jest używana w Anglii w największych ilościach na wyrób dżemów („jams"), oraz na wyroby cukiernicze.

Miazga owocowa przy dostawach na rynek angielski winna być pakowana w beczki dębowe o pojemności około 150—200 kg, oraz konserwowana za pomocą Sulphuric Acid (kwas siarkowy); cena za beczkę (jako opakowanie) wynosi około 10 s. 6 d. Poza tym porzeczki są także dostarczane w skrzyniach zawierających 10 puszek o wadze 5 kg każda. Warunki płatności: 90% rachunku płatne z góry za dokumentami, pozostałe zaś 10% po nadejściu towaru.

W ostatnim sezonie przeciętna cena za miazgę owocową porzeczek czarnych wynosiła 15 s. 0 d. za cwt., truskawek bułgarskich 22 s. 0 d., holenderskich 29 s. 0 d. za cwt. c. i. f. Londyn.

Statystyka importu do Anglii znajduje się w P. I. E.

WIDOKI ZBYTU CHMIELU BROWARNIANEGO W STANACH ZJEDNOCZONYCH A. P.

Import chmielu browarnianego do U. S. A. z Polski w pierwszym półroczu r. 1938 wyniósł zł 367,000, a w tymże okresie roku 1937 — zł 1.279.000,— nastąpił więc bardzo poważny spadek dostaw. Przyczyny spadku tego leżą w zwiększonej produkcji chmielu amerykańskiego w Stanach: Kalifornii, Oregon, Washington oraz zniżonych jego cenach. Dodać należy, że chmiel czechosłowacki korzystał w tym roku ze specjalnych zniżek celnych, które do dostaw polskich nie miały zastosowania. Jakość chmielu polskiego, zdaniem importerów, w roku bieżącym była niska.

Widoki na nowy sezon 1938—39 są nieco lepsze z następujących względów: ceny chmielu na rynku amerykańskim uległy wzmocnieniu wskutek zarządzeń wynikłych z programu pomocy rolnictwu. (A.A.A.) Mianowicie pomiędzy Ministerstwem Roln. a producentami i handlarzami chmielu amerykańskiego zostają zawierane dobrowolne porozumienia, mające na celu ustalanie obszaru plantacji, wielkości produkcji i zbytu chmielu oraz ilości, które mogą być przez każdego plantatora rzucane na rynek. Rząd ze swej strony wydaje plantatorom certyfikaty stwierdzające, że dana partia chmielu pochodzi z ilości objętych porozumieniem. Handlarze chmielu zobowiązują się zaś nie handlować chmielem nieskontyngentowanym i nie zaopatrzonym w „certyfikat". Pierwsze takie kontyngentowanie produkcji i handlu weszło w życie w lipcu br. i już spowodowało pewną stabilizację cen na wyższym niż dotąd poziomie.

W tej sytuacji widoki dla eksportu polskiego są nieco lepsze i winny być możliwie szeroko wykorzystane.

DANIA. — ZEZWOLONY PRZYWÓZ ZBOŻA Z ZAGRANICY.

Zarządzeniem duńskiego ministerstwa rolnictwa wwóz żyta i pszenicy do Danii został na nowo dozwolony.

Pozwolenia na wwóz wydaje importerom państwowy urząd zbożowy (Statens Kornkontor). Kontrola wwozu żyta i pszenicy utrzymana została w Danii w związku z zamierzeniem ustalenia normy przemiału.

Według tych norm mąka pszenna, używana do celów spożywczych, ma zawierać w okresie miesiąca października 1938 r. 40% duńskiego produktu, zaś w następnych miesiącach — 50 proc.

FUNDUSZ GWARANCYJ EKSPORTOWYCH W FINLANDII.

Parlament fiński wprowadził z dniem 30 IX 1938 nową ustawę w sprawie kredytu państwowego dla eksportu.

W myśl nowej ustawy Rada Ministrów lub pojedyncze Ministerstwa mają prawo udzielać gwarancji eksportowej przy eksporcie produktów przemysłowych i rolniczych w wysokości 75 proc. sumy sprzedaży. Maksymalna suma udzielonych gwarancyj nie może przekroczyć wartości 200 milionów Fmk.

Gwarancja udzielana jest najwyżej na jeden rok, jednak Rada Ministrów może w pewnych wypadkach przedłużyć termin według własnego uznania. Sprzedawca towaru eksportowanego nie odpowiada przed Skarbem Państwa za udzieloną gwarancję.

Kredyt eksportowy udzielany będzie z funduszu kredytu eksportowego, założonego w roku 1935 (ustawa z 23 XII 1925).

Z dniem 31 XII 1943 zaprzestanie się udzielać kredytu i gwarancji eksportowej. Z dniem 1 I 1944 ma być fundusz kredytu eksportowego przeniesiony w całości do ogólnego funduszu państwowego.

Ustawa obecna nie tylko nowelizuje poprzednie przepisy w tej dziedzinie, lecz również umożliwia łatwiejszą kontrolę udzielanych kredytów i gwarancyj eksportowych. — Poza tym nowa ustawa ustala ostateczny termin wycofania państwowej opieki finansowej nad eksportem.

Uruchomienie funduszu eksportowego kredytu i gwarancyj eksportowych wpłynie korzystnie przede wszystkim na intensyfikację eksportu produktów drobnego przemysłu i mniejszych przedsiębiorstw rolniczych.

IMPORT KONI DO FINLANDII.

W najbliższym czasie oczekiwane jest ogłoszenie ustawy, regulującej import koni do Finlandii. Z chwilą wejścia w życie ustawy import koni dozwolony będzie wyłącznie za pozwoleniem Ministerstwa Rolnictwa. Wyjątek stanowią konie importowane dla potrzeb wojska (konie wierzchowe).

Reglamentacja importu koni jest spowodowana stanem fińskiej hodowli koni użytkowych, która zdaniem Inspektoratu Hodowli Koni przy Ministerstwie Rolnictwa, już doszła do takiego poziomu, że można dziś mówić o samowystarczalności Finlandii w tej dziedzinie. Ostatnio — stosunkowo poważny import koni użytkowych (z Estonii, Łotwy) spowodowany był — zdaniem kół fachowych — wyłącznie spekulacją.

Niezależnie jednak od stanu hodowli koni użytkowych stwierdzić należy brak w Finlandii dobrych koni wierzchowych. Sprawa ta stała się obecnie jeszcze bardziej aktualną w związku z Olimpiadą w 1940 roku. Komitet jazdy zwrócił się do Rady Ministrów z po-

daniem o wyasygnowanie 3 miln. Fmk. na zakup za granicą dobrych koni wierzchowych. W ten sposób istnieć będzie możliwość ulokowania pewnej ograniczonej ilości koni wierzchowych w Finlandii. Finlandia importowała ostatnio konie wierzchowe z Estonii, Węgier, Łotwy i Szwecji.

USTALENIE KRAJU POCHODZENIA TOWARÓW Z B. CZECHOSŁOWACJI.

Przy pozwoleniach przywozu, udzielanych w ramach kontyngentów czechosłowackich, zachodzą niejednokrotnie — na skutek zmian granic Czechosłowacji — trudności przy ustalaniu kraju pochodzenia danego towaru.

W związku z tymi trudnościami Ministerstwo Przemysłu i Handlu wyjaśniło, że do czasu definitywnego załatwienia tej sprawy w drodze rokowań — dotychczasowy tryb załatwiania podań nie ulega zmianie.

W wypadkach, gdy pozwolenia przywozu opiewające na Czechosłowację nie zostają honorowane przez urzędy celne — Ministerstwo Przemysłu i Handlu na podstawie indywidualnych wniosków zainteresowanych importerów, będzie udzielać zgody na zmianę kraju pochodzenia na Niemcy.

Dla ułatwienia poszczególnym importerom sprecyzowania kraju pochodzenia towaru oraz celem uniknięcia dodatkowych opłat, spowodowanych zmianami w pozwoleniach przywozu — wysyłka pozwoleń przywozu na towary z dawnych terenów czechosłowackich, znajdujących się obecnie we władaniu Niemiec (również z terenów mających być objętymi plebiscytem) — będzie poprzedzana zawiadomieniami o opłatach.

OGRANICZENIA WYWOZOWE I DEWIZOWE W CZECHOSŁOWACJI.

W dniu 25 IX 1938 r. ogłoszone zostało zarządzenie, wprowadzające ogólną kontrolę wywozu.

Eksporter jest obowiązany dołączać do dokumentów wywozowych oświadczenie na specjalnym formularzu, które musi być zaopatrzone klauzulą Ministerstwa Przemysłu i Handlu, zezwalającą na wywóz. M. P. i H. może odmówić tego zezwolenia bez podania powodów. — Oświadczenie powinno zawierać nazwę i adres firmy wywożącej, — rodzaj, wagę, ilość i wartość wywożonego towaru, walutę, w której fakturowano, termin zapłaty, kraj wywozu, oraz kraj. z którego ma przyjść zapłata. Oświadczenie musi być podpisane przez eksportera.

Firma spedycyjna może przyjąć towar do transportu za granicę tylko wtedy, gdy jest zaopatrzony w powyższe oświadczenie. Wyjątki ustanowiono dla ruchu granicznego, bagaży podróżnych i dla przesyłek, które w sposób niewątpliwy nie są przeznaczone do sprzedaży.

Eksporter jest obowiązany dać Bankowi Narodowemu każdej chwili żądane wyjaśnienia oraz cedować na bank każdą swą pretensję eksportową.

Powyższe rozporządzenie daje w praktyce rządowi całkowitą kontrolę nad wywozem.

Ponadto ogłoszone zostało zarządzenie Banku Narodowego o wywozie środków płatniczych i wypłatach za granicę:

Bez zezwolenia Banku Narodowego:

1) nie wolno wywozić za granicę żadnych środków płatniczych czechosłowackich i obcych,
2) przekazywać lub przesyłać ich w ruchu pocztowym,
3) przydzielać obce środki płatnicze dla jakiegokolwiek celu,
4) dokonywać wpisów w koronach czeskich na rachunek cudzoziemców.

UTWORZENIE NAJWYŻSZEGO URZĘDU GOSPODARCZEGO W CZECHOSŁOWACJI

Rozporządzeniem z 26 IX br. utworzony został Najwyższy Urząd Gospodarczy. Z kompetencji jego wyłączono na rzecz ministerstwa obrony narodowej dysponowanie wszelkiego rodzaju bronią i amunicją, środkami wybuchowymi, orz stabilizatorami dla prochu bezdymnego. Na rzecz ministerstwa zdrowia publicznego wyłączono dysponowanie wszelkiego rodzaju medykamentami i aparatami lekarskimi.

W oficjalnym komunikacie wyjaśniono bliżej cele działalności Urzędu: Pełni on funkcje ministerstwa: należy do niego centralny zarząd całej gospodarki państwowej, wszystkimi środkami materialnymi, o ile nie zostały one spod jego kompetencji wyłączone. Jako centralny organ administracyjny przejmie on z poszczególnych resortów gospodarczych znaczną część ich agend w dziedzinie przemysłu, handlu rolnictwa, komunikacji, żeglugi i aprowizacji.

Jemu wyłącznie podlegać będą zagadnienia ustalania i kontrolowania cen i ich dotrzymywania; będzie się starał o to, by potrzeby gosp. były zaspokojone w kolejności wymaganej względami obrony państwa. Będzie utrzymywał kontakt z organizacjami gospodarczymi, ewentualnie będzie tworzył nowe organizacje dla specjalnych zagadnień.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 PAŹDZIERNIKA 1938 ROKU.

BUŁGARIA. Węglan miedzi, importowany do Bułgarii dla celów rolniczych zwolniony został od opłat celnych, akcyzowych, gminnych i statystycznych. Dla korzystania z tych zwolnień węglan miedzi winien wykazywać mniej niż 11% wilgotności i co najmniej 20% miedzi, nierozpuszczalnej w wodzie, oraz winien dawać reakcję neutralną.

CZECHOSŁOWACJA. Min. Zdrowia Publicznego ogłosiło w dn. 30 IX 1938 zakaz wywozu wszelkich środków leczniczych i przyrządów lekarskich. Wyją-

tek ustanowiono dla lekarstw i przyrządów, używanych w komunikacji międzynarodowej, przez krajowe koleje, poczty, żeglugę i lotnictwo, w ruchu granicznym i dla lekarstw i przyrządów, których wywóz będzie polecony przez Min. Zdrowia Publicznego.

Przywóz lekarstw i przyrządów lekarskich jest wolny, tranzyt tylko za zezwoleniem Min. Zdrowia Publicznego w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Zagranicznych.

ESTONIA. Nowoutworzony Komitet Handlowy postanowił wprowadzić zmiany w systemie wydawania pozwoleń importowych i dewizowych. Mianowicie importer, który uzyska pozwolenie na przywóz otrzyma jednocześnie zapewnienie przydziału dewiz przez Bank Estoński. W ten sposób w przyszłości uniknie się istniejącej dotychczas dwutorowości w systemie importu, przy którym importer musiał zabiegać osobno o pozwolenie przywozu oraz osobno o zezwolenie dewizowe w komisji walutowej.

FINLANDIA. W związku z notatką z 20 IX br. w I. E. o zakazie przywozu koni do Finlandii wyjaśnia się, że parlament fiński obraduje nad tą sprawą i ostatecznej uchwały nie powziął.

FRANCJA. Zmienione zostały cła na drzewo egzotyczne, kobalt, towary z miedzi lub ze stopów miedzi z cynkiem lub cyną oraz na beczki, naczynia itp. z drzewa miękkiego lub twardego. (11 X 38).

Dekretem z dnia 7 X br. zakazano wywozu żużli, zawierających fosfor.

Wydany został dekret ustalający kontyngent importu lnu do Francji w wysokości 45.000 ton na okres od 1 sierpnia 1938 — 31 lipca 1939 r.

W dniu 27 X br. wydany został zakaz wywozu smalcu z Francji, spowodowany koniecznością utrzymania jak największej ilości środków żywnościowych w kraju, w związku z ogólną sytuacją polityczną. Mimo poprawienia się sytuacji — zakaz ten na razie nie będzie zniesiony.

HOLANDIA. Na okres od 1 X 38 do 30 VI 39 wprowadzono reglamentację przywozu skrzynek z drzewa iglastego, kompletów, deszczułek. Wysokość kontyngentu wynosi 60% przeciętnego przywozu objętościowego, dokonanego w 9 miesiącach roku 1935.

Przywóz mąki pszennej i żytniej do Holandii nie jest kontyngentowany, pobierane są natomiast opłaty monopolowe, których wysokość jest następująca:

mąka pszenna hfl. 6,10 od 110 kg,
mąka żytnia hfl. 5,70 od 10 kg.
mąka pszenna na paszę hfl. 2,50 od 10 kg.

Opłaty powyższe obowiązują od 1 września rb. do odwołania.

NIEMCY. Zarządzeniem z dnia 14 X br. z obu obszarów sudeckich utworzono samodzielne jednostki celne. Towary pochodzenia niemieckiego lub czechosłowackiego zwolnione są od opłat celnych i innych przy przywozie na teren Sudetów.

Towary, pochodzące z terenów sudeckich, obsadzonych przez wojska niemieckie, nie opłacają cła przy przywozie do Rzeszy; towary, eksportowane z Rzeszy na teren sudecki, zwolnione są od niemieckiego cła wywozowego. Powyższe nie dotyczy byłej Austrii.

W dniu 15 X rb. ogłoszone zostało zarządzenie o wprowadzeniu waluty niemieckiej na obszarze Sudetów w związku z ich przyłączeniem do Rzeszy Niemieckiej. Rozporządzenie ustala kurs przerachunkowy korony czeskiej na marki niemieckie, przy czym 1 Kč. = 1 fenigów. Przywóz pieniędzy czeskich do Sudetów jest wzbroniony. Zakaz ten może być zniesiony całkowicie lub częściowo przez Ministra Gospodarki Rzeszy. Z dniem 31 X br. korona czeska przestaje być na terenie Sudetów ustawowym środkiem płatniczym. Banki Rzeszy wymieniać będą do dnia 15 XI br. mieszkańcom Sudetów korony czeskie na marki niemieckie.

PORTUGALSKIE POSIADŁOŚCI. Dekret z 22 IX br. zapowiada wprowadzenie faktur konsularnych również przy wysyłkach do Gwinei, Sao Thomé, Principe i Angoli.

RUMUNIA. Zmieniono wartości przeciętne, będące podstawą dla wymiaru cła od nast. artykułów: naczynia kuchenne, aparaty i urządzenia sanitarne z fajansu, turbiny parowe, preparaty arsenowe, biel cynkowa, chloroform i bromoform, czerń drukarska, atrament litograficzny, tusz chiński i farba do stempli.

URUGWAJ. Dekretem z 17 VIII br. i z ważnością od 1 VII br. stworzono nową pozycję w taryfie celnej, obejmującą drzewo, przeznaczone na wyrób parkietów. Drzewo twarde, grubości 20 mm i wyżej, szerokie na 60 mm i więcej, długie na 25 mm i powyżej — wartość szacunkowa: 44 pezów za 1.000 kg, cło 20% plus 21% dodatku.

WENEZUELA. Przy wysyłce do Wenezueli wymagane są odtąd faktury konsularne w 5 egzemplarzach (dotychczas 4).

Ogłoszone zostało rozporządzenie wykonawcze do dekretu o kontyngentach importowych. Rozporządzenie omawia m. in. procedurę zgłoszeń importerów, oraz postanawia, że 1 egzemplarz zezwolenia importowego winien importer przesłać Konsulowi Wenezueli w porcie załadunkowym, gdyż bez tego dokumentu Konsul nie zezwoli na wysyłkę towarów kontyngentowych: przewiduje wreszcie, że jeśli importer nie wykorzysta otrzymanego zezwolenia, Ministerstwo Skarbu uważać to będzie za przestępstwo. Władze żądać mogą od importera gwarancji na zabezpieczeniu dokonania importu w terminie pozwolenia.

WĘGRY. Wywóz surowców z Węgier następować może za kontrolą Banku Narodowego. (4 X 38).

Cło obrotowe od przywozu beczek i naczyń do wina z twardego drzewa w stanie rozłożonym obniżone zostało z 12 na 7% od wartości towaru. (12 IX 38).

WIELKA BRYTANIA. Przewidziane jest podwyższenie cła na cynk.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. — Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Różne. Firma palestyńska pragnie nawiązać kontakt z firmami zainteresowanymi eksportem wyrobów szklanych (szklanki, flaszki itp.), nawozów sztucznych, bieli cynkowej i litoponu.
P/26039/4E/ID.

Artykuły chemiczne. Firma argentyńska interesuje się importem dwuchromianu sodu, chlorku boru. P/26428/47/ID.

Glina plastyczna. Firma jugosłowiańska interesuje się importem pow. art. przeznaczonego do zmieszania z szamotą do wyłożenia retort i kondensatorów pieca cynkowego. P/25714/41/ID.

Olej lekki z węgla kamiennego i benzol surowy. Firma belgijska interesuje się importem powyższych artykułów. P/26324/47/ID.

Wódka. Firma indyjska interesuje się importem wódki. P/26329/95/ID.

Mydło toaletowe. Firma holenderska interesuje się importem pow. artykułu. Wzór do obejrzenia w Instytucie w godz. 8 — 10.
P/26467/47/ID.

Karbid. Firma angielska interesuje się importem karbidu z Polski. P/26662/47/ID.

Kosze. Firma amerykańska pragnie nabywać w Polsce kosze rybackie wiklinowe.
P/25498/49/Sz.

Różne artykuły. Firma angielska pragnie importować artykuły ozdobne (fancy goods) domowe i kuchenne, oraz zabawki. P/26134/3B/54/Sz.

Konfekcja. Firma południowo-afrykańska pragnie zakupywać w Polsce pulowery i płaszcze męskie i chłopięce, knickersy i ubrania dla chłopców, adamaszki bawełniane i obrusy bawełniane.
P/26003/34/M.

Rękawiczki i pończochy. Firmy angielskie pragną sprowadzać z Polski rękawiczki i wyroby pończosznicze. P/26052/64/M.

SPRAWY KOMUNIKACYJNO-TARYFOWE

OPŁATY ZA PRZESTAWIENIE WAGONÓW W PORTACH.

Z dniem 25 X 1938 r. ogłoszono nowe postanowienie o opłatach za przestawienie wagonów w portach w Gdyni i Gdańsku, a mianowicie, że w razie żądania odstawienia z torów nabrzeżnych z powrotem na tory odstawcze wagonu z węglem kamiennym, przeznaczonym do dalszego wywozu drogą morską i ponownego wstawienia wagonu na tory nabrzeżne tej samej stacji taryfowej, pobiera się opłaty: za wagon o ładowności poniżej 30 ton — 3 złote, za wagon o wyższej ładowności — 4 zł.

OPŁATY ZA ZAJĘCIE TORÓW STACYJNYCH.

Z dniem 25 X 1938 r. uzupełniono postanowienie o opłatach za zajęcie torów stacyjnych, a mianowicie: za parowozy, lokomotywy elektryczne, wagony motorowe i inne wagony kolejowe, toczące się na własnych kołach, jeśli nie zostały włączone do taboru kolejowego na podstawie osobnej umowy — pobierać się będzie opłaty za zajęcie torów stacyjnych w wysokości 2 złote od wagonu lub 3 zł od parowozu za 1 dobę.

Opłaty te pobiera się po upływie terminu wolnego od postojowego, który dla tych jednostek wynosi 24 godzin bieżących.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ KOLEI ZA PRZESYŁKI DOZOROWANE.

Z ważnością od 1 X 1938 r. Ministerstwo Komunikacji wprowadziło nowe postanowienia o odpowiedzialności za przesyłkę, której towarzyszy dozorca.

W myśl tej zmiany, wszelkim przesyłkom, przewożonym między stacją taryfową, a stacją pracującą na podstawie umowy właściciela towaru z koleją (stacje „Wu") — winien towarzyszyć dozorca, ustanowiony przez osobę uprawnioną do rozporządzania przesyłką. Jeśli przewóz przesyłki odbywał się bez dozoru, wówczas kolej odpowiada za szkody na towarze tylko w takich rozmiarach, jak w przypadku gdyby dozorca był ustanowiony.

AGENTURY POLSKICH LINIJ ŻEGLUGOWYCH I POLSKICH ARMATORÓW W GDYNI

Linia lub armator	siedziba główna	Makler — przedstawiciel w Gdyni
Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S. A. (Gdynia-America Line)	Warszawa	Biuro Portowe Gdynia Amer. L. Ż.
Linia Północno-Amerykańska (New York Service)	„	„
Linia Południowo-Amerykańska (South Amer. Service)	„	Rothert & Kiłaczycki
Linia Meksykańska (Gulf Service)	„	Polska Agencja Morska
Linia Palestyńska (Palestine Line)	„	Biuro Portowe Gdynia Amer. L. Ż.
Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. („Polbryt")	Gdynia	„Polbryt"
Linia Gdańsk-Gdynia-Hull	„	„
Linia Gdynia-Le Havre	„	„
Linia Gdańsk-Gdynia-Londyn	„	„
Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe („Polskarob")	Gdynia	„Polskarob"
Żegluga Polska S. A.	Gdynia	Żegluga Polska
Linie Finlandzkie	„	„
Linia Południowo-Finlandzka (również do Tallina)	„	„
Linia Zachodnio-Finlandzka	„	„
Linia Gdynia-Gdańsk-Antwerpia	„	„
Linia Gdynia-Gdańsk-Hamburg-Gandawa	„	„
Linia Gdynia-Gdańsk-Kłajpeda-Ryga	„	„
Linia Gdynia-Gdańsk-Rotterdam	„	„
Linia Italska	„	„
Linia Lewantyńska	„	Rothert & Kiłaczycki
Linie Szwedzkie	„	Polska Agencja Morska
Linia Wschodnio-Szwedzka	„	„
Linia Zachodnio-Szwedzka	„	„
Przedsiębiorstwo w Gdańsku		
Danziger Seetransport	Gdańsk	Polska Agencja Morska

AGENTURY ZAGRANICZNYCH ARMATORÓW I LINIJ REGULARNYCH W GDYNI

Linia lub armator	Siedziba główna	Makler-przedstawiciel w Gdyni
Aarhus Shipping (Ejnar Nygaard)	Aarhus	F. G. Reinhold
Alfred Holt & Co	Liverpool	Polska Agencja Morska
Aluminium Line	New Orleans	„Bergtrans"
American Caribbean Line	New York	American Scantic Line
American Merchant Lines	„	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka

Linia lub armator	siedziba główna	Makler — przedstawiciel w Gdyni
American Republics Line	New York	American Scantic Line
American Scantic Line	„	„
Anglo Baltic Line	Londyn	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Antti Wihuri	Helsinki	Behnke & Sieg
Argo Reederei A. G.	Bremen	Ferd. Prowe
Baltic Line	Malmö	„Bergtrans“
Belba Line	Antwerpia	Behnke & Sieg
Bergenske Dampskibsselskab	Bergen	„Bergtrans“
Bergenske-Stavangerske Baltic Line	„	„Bergtrans“
Black Diamond Lines	New York	„Bergtrans“
Blue Star Line	Londyn	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Bolint Borsent & Co	Göteborg	„Bergtrans“
Booth Line Steamship Co Ltd.	Liverpool	Polska Agencja Morska
British India Steam Navigation Co	Londyn	„Polbryt“
Broclebanks Well Line	„	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Broström & Co	Göteborg	„Bergtrans“
Bull Insular Line	Londyn	„Bergtrans“
Bullard King Co Ltd.	„	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Canadian Pacific Railways Co	Montreal	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Chargeurs Reunis	Paryż	Polska Agencja Morska
Commonwealth & Dominion Line	Londyn	Rummel & Burton
Compagnie Générale Transatlantique	Paryż	Polska Agencja Morska
Cunard White Star Line	Liverpool	Rummel & Burton
Currie Line	Leith	F. G. Reinhold
Danzig-Gdynia-Finland Linjen (Antti Wihuri)	Helsinki	Behnke & Sieg
Det Forenede Damp. Selskab	Kopenhaga	F. G. Reinhold
Det Oestasiatiske Compagni A. S.	„	Polska Agencja Morska
Deutsch-Finnische Linie	Hamburg	F. G. Reinhold
Deutsche Ostafrika Linie	„	M. Z. Cedro i Ska
Egon Rederi A. B. (Egon Linie)	Limhamn	Behnke & Sieg
Elder Dempster Lines	Liverpool	„Bergtrans“
Ellerman & Bucknall Steamship Co	Londyn	Polska Agencja Morska
Idem: linia Dalekiego Wschodu	„	Polska Agencja Morska
Idem: linia Afrykańska	„	„Polbryt“
Ellerman's Wilson Line Ltd.	„	„Polbryt“
Ernst Russ Reederei	Hamburg	„Bergtrans“/F. G. Reinhold
Finland Syd-Amerika Linien	Helsinki	„Bergtrans“
Finska Angfartygs A. B.	„	Żegluga Polska
French Line	Paryż	Polska Agencja Morska
Fruit Express Line	Oslo	„Bergtrans“
Furness Bermuda & West Indies Line	New York	Polska Agencja Morska
Furness, Withy & Co Ltd.	Liverpool	Reinhold
H. M. Gehrckens	Hamburg	F. G. Reinhold
Geral Line	Lizbona	Rummel & Burton
Glen Line	Londyn	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Grace Line	„	American Scantic Line
Grace Line: Carribean Service	New York	Polska Agencja Morska
Gribel Rud. Chr.	Stettin	Prowe/F. G. Reinhold
Gulf-Gdynia Line (Wilh. Wilhelmsen)	Oslo	„Bergtrans“
Gulsten Stray & Son (Vore Line)	Farsund	Polska Agencja Morska

Linia lub armator	Siedziba główna	Makler-przedstawiciel w Gdyni
Hawaian Line dla Europy:	Liverpool	Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe
Hamburg Amerika Linie (HAPAG)	Hamburg	import: Behnke & Sieg eksport: M. Z. Cedro i Behnke & Sieg
Hansa D. D. G.	Bremen	Rothert & Kiłaczycki
Hanseatische Reederei A. G.	„	Polska Agencja Morska
Holland Australie Lijn	Rotterdam	Północne Tow. Transportowe
Holland Britisch Indien Lijn	„	Północne Tow. Transportowe
Holland Amerika Lijn	Rotterdam	Aug. Wolff
Holland Afrika Lijn	Amsterdam	Rothert & Kiłaczycki
A. Holt & Co	Liverpool	Polska Agencja Morska
H. C. Horn	Hamburg	Ferd. Prowe
Ick Johannes	„	F. G. Reinhold
Interocean Line	Bergen	Rummel & Burton
Jamaica Banana Producers Steamship Co	Amsterdam	„Bergtrans“
James Currie	Leith	F. G. Reinhold
Johannes Ick	Hamburg	F. G. Reinhold
Johnson Line	Stockholm	Oceaniczna Agencja Okrętowa
Koninklijke Hollandsche Lloyd	Amsterdam	F. G. Reinhold
Koninklijke Nederlandsche Stoomb. M.	„	F. G. Reinhold
La Costiera Soc. An. di Navigazione	Genua	M. Z. Cedro i S-ka
J. Lauritzen	Kopenhaga	Polska Agencja Morska
Leith Hull & Hamburg Steam Packet Co (James Currie)	Leith	F. G. Reinhold
Lykes Bros Steamship Co	New Orleans	Polska Agencja Morska
Mac Andrews & Co	Londyn	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Mathies Reederei	Hamburg	Ferd. Prowe i „Bergtrans“
Moormack Gulf Line	New York	American Scantic Line
Moormack Lines	„	American Scantic Line
Munargo Line	„	Polska Agencja Morska
Natal Line (Bullard King Co Ltd.)	Londyn	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Nederlandsche Stoomv. Maatschappij „Oceaan“	Amsterdam	Polska Agencja Morska
N. V. Stoomvaart Maatschappij „Nederland“	„	Polska Agencja Morska
Neptun Dampfschiffahrts-Ges.	Bremen	Aug. Wolff
New York & Cuba Mail Steamship Co	New York	Polska Agencja Morska
New York & Porto Rico Line	„	Polska Agencja Morska
Nippon Yusen Kaisha	Tokio	Rummel & Burton
Norddeutscher Lloyd	Bremen	Ferd. Prowe
Nordstjernan Rederiaktiebolaget	Stockholm	Oceaniczna Agencja Okrętowa
Norske Amerika Linje	Oslo	„Bergtrans“
Norske Syd-Amerika Linje	„	„Bergtrans“
Nygaard Ejnar (Aarhus Line)	Aarhus	F. G. Reinhold
Oldenburg Portugesische D. R.	Hamburg	„Bergtrans“
Oranje Lijn, Anthony Veder	Rotterdam	„Bergtrans“
Fred Olsen & Co	Oslo	„Bergtrans“
Osaka Shosen Kaisha	Tokio	Rummel & Burton
Det Oestasiatiske Compagni	Kopenhaga	Polska Agencja Morska

Linia lub armator	Siedziba główna	Makler-przedstawiciel w Gdyni
Panaman Railroad Steamship Line	New York	Gdynia Ameryka Linie Żegl.
Peninsular & Orient Steam Nav. Co	Londyn	„Polbrit“
Port Line Ltd.	„	Rummel & Burton
Robert M. Sloman jr.	Hamburg	„Bergtrans“
N. V. Rotterdamsche Lloyd	Rotterdam	Polska Agencja Morska
Rudolf Christian Gribel	Stettin	F. G. Reinhold
Sartori & Berger	Hamburg	Behnke & Sieg
Scandinavian - American Line	Kopenhaga	F. G. Reinhold
Seatrain Lines	New York	American Scantic Line
Skandinaviske Ostafrika Linje	Oslo	„Bergtrans“
Skandinaviske Syd-Pacifik Linje	„	„Bergtrans“
Rob. M. Sloman jr.	Hamburg	„Bergtrans“
Stavangerske Damskibsselskab	Stavanger	„Bergtrans“
Strick & Ellerman Line (zatoka Perska)	Londyn	„Bergtrans“
Svenska Amerika Linjen	Göteborg	„Bergtrans“
Svenska Amerika Mexico Linje	„	„Bergtrans“
Svenska Lloyd Rederi A. B.	„	„Bergtrans“
Svenska Ostasiatiska Kompaniet	„	„Bergtrans“
Svenska Orient Linien	„	„Bergtrans“
Tallinna Laevaühisus	Tallin	Rothert & Kilaczycki
Torm Line A. B.	Kopenhaga	Rummel & Burton
Transatlantic Rederi A. B.	Göteborg	„Bergtrans“
Union Castle Line	Londyn	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
United Baltic Corporation Ltd.	„	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
United Fruit Company	New York	Polska Agencja Morska
United States Lines	„	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Vore Line	Farsund	Polska Agencja Morska
West Coast Line	New York	Gdynia-Ameryka Linie Żelugowe
Wilh. Wilhelmsen	Oslo	„Bergtrans“
Woermann Linie A. G.	Hamburg	M. Z. Cedro i S-ka
Word Line (N. York & Cuba Mail)	New York	Polska Agencja Morska

AGENTURY ZAGRANICZNYCH PRZEDSIĘBIORSTW KOLEJOWYCH W GDYNI

Nazwa linii	siedziba główna	Przedstawiciel w Gdyni
Baltimore & Ohio Railroad Co. Ltd.	Baltimore	Polska Agencja Morska i Gdynia-Ameryka L. Ż. Biuro Portowe
Canadian National Railways	Montreal	Polska Agencja Morska i Gdynia-Ameryka L. Ż. Biuro Portowe
Canadian Pacific Railways	Montreal	Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
Illinois Central System dla Europy	Londyn	J. H. Bachmann
Pennsylvania Railroad	New York	American Scantic Line

WYKAZ STACYJ NA ŚLĄSKU ZAOLZAŃSKIM.

Załącznik do zarządzenia Ministerstwa Komunikacji w sprawie tymczasowego uregulowania komunikacji na obszarze Śląska Zaolzańskiego wykazuje następujące stacje P. K. P. na powyższym obszarze, posiadające uprawnienia ekspedycyjne:

— (oznaczenie czynności ekspedycyjnych: E — pełne uprawnienia ekspedycyjne, Ł — ładownia, D — odprawa drobn.) —

Olbrachcice (Ł), Bogumin (E), Bystrzyca nad Olzą (E), Cieszyn Zachodni (E), Darków (D), Darków Zdrój (D), Łomna Dolna (D), Sucha Dolna (D), Dziećmorowice (Ł), Dąbrowa Śląska (E), Frysztat Śląski (E), Gnojnik (E), Sucha Górna (D), Karwina (E), Łąki — (dawniej Lonky n. O. zastawka) (D), Łąki Miasto (dawniej Lonky n. O. (D), Mosty Śląskie (E), Jabłonków (E), Orłowa (E), Piotrowice (E), Sucha Średnia (E), Ropica (Ł), Rychwałd M. (D), Trzycież (D), Szumbark Śląski (E), Trzyniec (E), Wędrynia (D), Ligotka (D).

URZĘDY POCZTOWE NA ŚLĄSKU ZAOLZAŃSKIM.

Wykaz placówek pocztowo - telekomunikacyjnych na Śląsku Zaolzańskim przedstawia się jak następuje:

Błędowice Dolne, Bogumin 1, Bogumin 2 (dworzec), Bystrzyca n. Olzą, Cieszyn 2 (dworzec), Darków, Dąbrowa Śląska, Domasłowice Dolne, Dziećmorowice, Frysztat, Gnojnik Śląski, Jabłonków, Karwina 1, Karwina 2, Kocobędz, Ligotka Kameralna, Lutynia Niemiecka, Lutynia Polska, Łazy Śląskie, Łąki Śląskie, Mosty Śląskie, Nawsie, Orłowa, Pietwałd, Piotrowice Frysztackie, Poręba Orłowska, Pudłów, Ropica Rychwałd Śląski, Skrzeczoń, Stonawa, Sucha Górna, Sucha Średnia, Szumbark Błędowicki, Trzyniec, Wędrynia.

PRZEWOŹNE ZA WYWÓZ WĘGLA ZAOLZAŃSKIEGO PRZEZ GDYNIĘ/GDAŃSK.

Począwszy od 21 bm. P. K. P. ustaliły przewoźne dla węgla kamiennego ze stacji Śląska Zaolzańskiego: Dąbrowa, Karwina, Orłowa i Sucha Średnia do Gdańska i Gdyni celem dalszego wywozu morskiego na zł 4,30 za tonę. W ten sposób włączono obszar zaolzański do starego obszaru węglowego Polski i stworzono duże możliwości eksportowe dla węgla z tych terenów, co niewątpliwie wpłynie korzystnie na dalszy wzrost przeładunków przez porty p. o. c.

TARYFA NA JAJA DO WYWOZU MORSKIEGO PRZEZ GDYNIĘ I GDAŃSK.

Z ważnością od 15 października 1938 r. zmienione zostały szczególne warunki stosowania taryfy specjalnej PB-24 polskiej taryfy specjalnej II/2 w ten sposób, że dochodzi do nich jeszcze następujący ustęp:

Opłaty niniejszej taryfy stosuje się również w drodze zwrotu do przesyłek jaj nadawanych do zamrażalni, o ile odbiorca przesyłki w terminie do 6 miesięcy od daty wykupienia listu przewozowego, na podstawie którego w miejscu zamrażania otrzymał przesyłkę, udowodni, że na każdych 100 kg brutto jaj w opakowaniu wywiózł za granicę celną morzem co najmniej 60 kg brutto jaj w stanie płynno-mrożonym (z poz. 126 k. t.) w opakowaniu, przy czym jako nadawca na konosamentach przesyłek nadanych za granicę celną musi figurować odbiorca przesyłki pierwotnej.

WYDAWNICTWA

ROCZNIK STATYSTYCZNY GDYNI 1937—1938.

Ukazał się nowy Rocznik Statystyczny Gdyni, obejmujący okres czasu 1937—1938. Jest to piąta z kolei tego rodzaju publikacja, wydana i opracowana przez wydział statystyczny Komisariatu Rządu w Gdyni.

Porównując ostatni Rocznik z wydaniami z lat poprzednich, zauważyć można postęp zarówno w zakresie zebranego materiału statystycznego, jak i w metodyce jego ujęcia oraz rozszerzeniu kilku ważnych działów np.: kształtowania się cen hurtowych, budownictwa oraz działu kultury i oświaty. Wprowadzenie nowych tych tablic względnie rozszerzenie już istniejących zasługuje na uznanie, gdyż na skutek tego obraz przejawów życia i działalności środowiska gdyńskiego, jako miasta portowego z wszelkimi jego właściwościami, występuje coraz wyraźniej.

Mimo skrupulatności oraz staranności przy opracowywaniu materiału, zauważyć można w Roczniku jeszcze szereg luk i niedociągnięć, które w interesie dobra ogólnego winny być w przyszłości usunięte. Mamy tu na myśli brak statystyk, obejmujących zagadnienie turystyki, przedsiębiorstw według ich form prawnych oraz kapitału, również zatrudnienie ludności Gdyni według poszczególnych branż i zawodów.

Pewne wątpliwości natomiast nasuwają cyfry, ilustrujące stan bezrobocia, którego urzędowe stwierdzenie niezupełnie odpowiada stanowi faktycznemu, co wynika zresztą z istoty ujęcia tego zjawiska z powodu stosowania procedury meldunkowej, uniemożliwiającej rejestrację ruchu i napływu bezrobotnych do Gdyni.

Pomimo takich i podobnych obiekcyj, wynikłych nie zawsze z winy statystyków, ocenić wszakże należy ogólnie Rocznik, jako poważne źródło informacyjne, pożyteczne nie tylko w pracy samorządowca, ekonomisty, urzędów i publicystów, lecz także każdej inteligentnej jednostki, interesującej się zagadnieniem rozwoju oraz kształtowania się warunków życia i pracy polskiego miasta portowego.

Rocznik Statystyczny Gdyni obok Rocznika Rady Interesantów Portu Gdyńskiego oraz publikacji sprawozdawczo-statystycznej Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni — stanowi wartościowy przyczynek w literaturze fachowej zagadnień gospodarczo-morskich.

E. U.

KONKURS NA „PODRĘCZNĄ KSIĄŻKĘ DLA EKSPORTERA DRZEWNEGO".

Sekcja Eksportowa Lubelsko-Wołyńskiego Związku Przemysłowców i Kupców Drzewnych w Lublinie ogłasza niniejszym konkurs na książkę podręczną dla eksportera drzewnego. Warunki konkursu są następujące:

1) W konkursie brać mogą udział tylko prace nie publikowane jeszcze dotychczas w żadnej formie.

2) Treść książki musi być dostosowana do obecnych warunków eksportowych i zawierać ma jak najszczegółowsze dane, dotyczące polskich traktatów handlowych, umów clearingowych, rynków zbytu, organizacji eksportu, przepisów dewizowych, celowych, taryfowych (morskich, lądowych), przejrzystych tablic przeliczeniowych i zbioru innych wiadomości, niezbędnych dla eksportera.

3) Książka powinna zawierać od 150 do 200 stronic formatu książkowego i winna być ułożona w sposób nadający się do szybkiej orientacji.

4) Rękopis powinien być napisany na maszynie, jednostronnie z podwójnym odstępem.

5) Rękopisy, oznaczone napisem „Konkurs eksportowy", powinny być nadesłane najpóźniej do dnia 5 marca 1939 r. pod adresem Sekcji Eksportowej w Lublinie, ul. Szopena 17. Rękopisy mogą być zgłoszone pod pełnym nazwiskiem autora lub anonimowo. W tym ostatnim wypadku należy podać swoje nazwisko i adres w zamkniętej kopercie, opatrzonej takim samym godłem, jak rękopis.

6) Rękopisy nieodpowiadające ściśle powyższym warunkom, albo nadesłane po terminie nie będą brane pod uwagę.

7) Za najlepszą nadesłaną pracę będzie przyznana nagroda w wysokości zł 1.000,—.

8) Nagrodzoną pracę Sekcja Eksportowa ma prawo wydać, zastrzega sobie jednak prawo wniesienia poprawek, zmian zarówno w treści, jak i w układzie.

9) Gdyby żadna z nadesłanych prac nie odpowiadała wymogom stawianym przez jury, ostatnia może nagrodę podzielić na dwie.

10) Jury składa się z 5 osób. W skład jury wchodzą przedstawiciele:

1) Izby Przemysłowo-Handlowej w Lublinie,

2) Komitetu Eksportowego Materiałów Tartych z Drzew Iglastych i Komitetu Papierówki,

3) Komitetu Eksportowego Sliprów i Podkładów i Komisji Parytetowej,

4) Uniwersytetu Lubelskiego,

5) Sekcji Eksportowej Lubelsko - Wołyńskiego Związku Przemysłowców i Kupców Drzewnych w Lublinie.

„BALTIC AND SCANDINAVIAN COUNTRIES" zeszyt 10, wyd. Instytut Bałtycki, Gdynia.

Poświęcone zagadnieniom krajów bałtyckich i skandynawskich, czasopismo angielskie Instytutu Bałtyckiego „Baltic and Scandinavian Countries", wraz z ukazaniem się nowego, dziesiątego zeszytu (z. 3 t. IV) kończy czwarty rok istnienia a równocześnie pracy nad zbliżeniem kulturalnym narodów osiadłych nad Bałtykiem. Nowy zeszyt pisma jest dalszym krokiem na drodze wiodącej ku celowi wytyczonemu w zamierzeniach wydawnictwa.

Na wstępie numeru kreśli uwagi o „Monarchii konstytucyjnej w Szwecji" E. C. Bellquist. Interesujący rzut oka na „Gdańsk i Polskę w dziejach" St. Kutrzeby jest pierwszą z rozpraw na tematy historyczne, wśród których mamy tak ciekawe przyczynki, jak ks. J. Kleijntjensa rzecz „O stosunkach łotewsko-holenderskich od w. XIII do XIX" i pułk. E. Zeeh'a „Walkę o porty polskiego Pomorza za czasów Gustawa Adolfa".

Do dziedziny historii kultury należy interesujący szkic O. Liiv'a: „Rozwój kultury estońskiej", skreślony na tle niedawnej jeszcze walki narodu estońskiego o prawa kulturalne i polityczne: „Prolegomena polsko-niemieckiej dyskusji antropologicznej" J. Czekanowskiego wyjaśniają podłoże znanej w antropologii kontrowersji między szkołą lwowską a wrocławską. Obszerne są wywody W. Ormickiego na temat „Problemów ludnościowych w Polsce", ze szczególnym uwzględnieniem tak aktualnych zagadnień, jak reforma rolna, uprzemysłowienie i urbanizacja. Artykuł jest obficie ilustrowany poglądowymi mapkami i tablicami statystycznymi.

Kontynuując serię studiów nad osadnictwem narodów bałto-skandynawskich w Stanach, J. S. Roucek pisze o Litwinach amerykańskich. J. Rakowskiego artykuł o Centralnym Okręgu Przemysłowym daje pogląd na to wielkie przedsięwzięcie, na ogólnym tle problemu uprzemysłowienia Polski. Zagadnienia gospodarcze poruszają także B. Thomas („Płace, koszty utrzymania i dochód narodowy w Szwecji, 1860—1980") i A. Giordano („Problemy europejskiego handlu tranzytowego").

W dziale „Instytucje naukowe, stosunki kulturalne" znajduje się i w tym zeszycie pis-

ma szereg przyczynków, które składają się na barwny obraz współczesnej kultury bałtyckiej. Na szczególną uwagę zasługują tu „Muzea prehistoryczne w Danii“ Th. Mathiassen'a (z wkładką bogato ilustrowaną), „Zaczątki polskiej organizacji archiwalnej i muzealnej w Stanach Zjednoczonych“ M. Tyrowicza i „Łódź — Manchester polski“ W. J. Rose'go.

Dziesiąty zeszyt „Baltic and Scandinavian Countries“ jest wynikiem współpracy 52 autorów, w tym 24 polskich i 28 zagranicznych. Przewaga autorów obcych jest dowodem, że koła naukowe zagranicy coraz przychylniej ustosunkowują się do koncepcji współpracy między - bałtyckiej w ramach pisma specjalnego. Cztery kompletne teraz roczniki pisma rokują temu przedsięwzięciu pomyślną przyszłość, z pożytkiem dla idei wspólnoty bałtyckiej.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

Kronika

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI I INNYCH RYB.

W bieżącym tygodniu notowano w porcie rybackim w Gdyni następujące ceny w złotych, za towary oclone, franco wagon Gdynia:

Śledzie solone z polskich połowów za 1/1 beczkę: „Mewa“ i „Delfin“ nowe jarmuckie, ceny na razie nie ustalone, szkockie pełne matis i matful 70,— zł, smolmatis 62,— zł, ylen 56,— zł, szkockie puste smolmatis 65,— zł.

„Pomorze“: szkockie pełne matis 70,— zł, matful 70,— zł, smolmatis 64,— zł, szkockie puste matis i matful 67,— zł, smolmatis 62,— zł. Śledzie „własne solenie“ ze śledzi importowanych świeżych o trzy złote taniej.

„Korab“: matis i matful nowe jarmuckie 67,— zł, własne połowy matis i matful nowe jarmuckie 66,— zł — import z Holandii.

Szkockie własne połowy matis i matful 69,— zł, smolmatis 66,— zł. Za dwie półbeczki o pięć złotych drożej jak za całą beczkę.

Śledzie solone importowane: — angielskie I trade smolmatis 68,— zł, II trade smolmatis 64,— zł; *nowe jarmuckie* I trade matis 72,— zł, matful — brak, II trade matis 68,— zł, matfull — 70,— zł; *holenderskie* matis 66,— zł, matfull — 68,— zł; *holenderskie mleczaki* — matis — 82,— zł, matfull — 85,— zł. Stare jarmuckie, angielskie smolmatis 50,— zł, matis 60,— zł marka Wood.

nowe szkockie — matiesy Lerwick medium 105,— zł, selected 112,— zł, large 113,— zł, matiesy Stornoway medium 110,— zł, selected 115,— zł, large 118,— zł, twardo solone Lerwick od 75,— do 78,— zł za matis, za smolmatis od 68,— do 70,— zł, twardo solone PAF matis 77,— zł, smolmatis 70,— zł, matful od 78,— do 82,— zł, crownbrand — crownmatis 70,— zł, crownmedium 70,— zł. Za dwie połówki o zł 5.50 drożej jak za całą beczkę. *Islandzkie nowe* oryginalne 65,— zł. Norweskie islandzkie od 60,— do 67,— zł, zależnie od ilości i gatunku. Większe śledzie 340 sztuk w beczce są droższe. Norweskie Sloo od 37,— do 40,— zł; Vaar od 35,— do 36,— zł, Schneidehering 100 zł.

Ryby świeże i mrożone: za 50 kg oclone franco wagon Gdynia — polskie połowy i jarmuckie importowane — śledzie świeże w lodzie 25,— zł, śledzie mrożone 26,— zł, norweskie śledzie mrożone 32,— zł, Seelachs (czarniak) mrożony 32,— zł, dorsze mrożone bez głów 31,— zł, śledziki świeże polskie połowy 20,— złotych.

NOWE ŚLEDZIE JARMUCKIE W GDYNI.

Dnia 30 października b. r. przywiózł do Gdyni z Anglii s/s „Ronny“ 4.869/1 i 2.365/2 beczek śledzi solonych jarmuckich. Nieco mniejszy transport tych samych śledzi przywiózł dnia 25 października rb. s/s „Europa“, wyładowując 2.080/1 i 642/2 beczek. Są to pierwsze dowozy śledzi solonych jarmuckich, pochodzących z tegorocznych połowów.

PERSPEKTYWY HANDLU ŚLEDZIAMI SOLONYMI JARMUCKIMI.

Odnośnie handlu śledziami solonymi z połowów jarmuckich, jak wynika z zapowiedzi odnośnych czynników angielskich, tegoroczny sezon jarmucki stoi pod znakiem ograniczeń w połowach, które mają być wprowadzone przez Anglię, celem uniknięcia nadmiernych zapasów i spadku cen na nie. Podobne ograniczenia spodziewane są podobno także w Holandii i to pod wpływem angielskiej polityki śledziowej. Z uwagi na powyższe należałoby się więc liczyć ze stabilizacją cen na śledzie jarmuckie w bieżącym sezonie.

Jak przypuszczają zainteresowane sfery handlu śledziami na wybrzeżu, sytuacja ta, o ile w grę nie wejdzie znowu dzika konkurencja między importerami śledzi angielskich w Gdyni i Gdańsku, będzie można mówić o pewnym uzdrowieniu handlu tej branży u nas.

Jeśli chodzi o gatunki śledzi jarmuckich, na początku połowów dopisały śledzie małe t. zw. smolmatis, które stanowią też przewagę w nadchodzących transportach, natomiast mniej jest śledzi dużych t. zw. matful.

SEZON SZPROTOWY ZAPOWIADA SIĘ NIEPOMYŚLNIE.

Z portu rybackiego w Gdyni wypłynęło dnia 24 października rb. 8 kutrów rybackich z zamiarem przeprowadzenia połowów szprotów na wodach przybrzeżnych. Kilkugodzinne poszukiwania nie dały niestety żadnego rezultatu, z czego rybacy wnioskują, że ławice szprotów, podobnie jak w roku ubiegłym, omijając znowu nasze wody przybrzeżne, spowodują poważny zastój i przymusowe bezrobocie w rybołówstwie.

W celu zapobieżenia oraz zabezpieczenia się przeciw brakowi surowca, szereg wędzarń na Wybrzeżu czyni już starania w celu uzyskania kontyngentów przywozowych na import szprotów ze Szwecji, gdzie w ubiegłym roku pokrywano część zapotrzebowania na nie.

W SPRAWIE IMPORTU SZPROTÓW Z ZAGRANICY.

W związku z wiadomościami o niepomyślnie zapowiadającym się sezonie szprotowym w pobliżu polskich wód przybrzeżnych w roku bieżącym, na skutek czego podobnie jak w roku ubiegłym, może zajść potrzeba zakupu surowca w Szwecji — dowiadujemy się, że pierwsze połowy tamże dały takie szproty, które mogą nie nadawać się do transportu, względnie nie przedstawiają pożądanego materiału dla przemysłu wędzarniczego i konserwowego.

Wobec tego jest rzeczą wskazaną, aby sfery zainteresowane w imporcie szprotów, przed przystąpieniem do zakupów, uzyskały dokładne informacje co do gatunku szprotów, poławianych w Szwecji w chwili obecnej.

DZIAŁALNOŚĆ SPÓŁDZIELNI „POLSKIE ZJEDNOCZENIE RYBAKÓW MORSKICH W GDYNI".

Jak wynika ze sprawozdania Spółdzielni: „Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich" w Gdyni, jest to obecnie największa placówka handlowa w tej branży na Wybrzeżu. Poza organizacją zbytu ryb morskich Spółdzielnia prowadzi także zaopatrywanie rybaków w sprzęt zawodowy, oraz administruje kredytami, rozprowadzanymi na wybrzeżu przez instytucje rządowe i przez Bank Gospodarstwa Krajowego.

O rozwoju placówki tej świadczą najlepiej osiągnięte obroty, które kształtowały się następująco: O ile jeszcze 3 lata temu wynosiły one 934.000,— zł, rok później wzrosły o 50%, wynosząc 1.365.000,— zł, a w roku 1937 osiągnęły 1.812.000,— zł.

W ostatnim roku sprawozdawczym Zjednoczenie kupiło i sprzedało przeszło 4 miliony kg ryb morskich, przy czym znaczna część połowów z polskiego wybrzeża korzysta z aparatu handlowego Zjednoczenia. W okresie zmniejszonych połowów własnych, Zjednoczenie sprowadza ryby z zagranicy i zaopatruje w surowiec wędzarnie i fabryki konserw, jako też firmy handlowe w głównych miastach. W roku ubiegłym Zjednoczenie sprowadziło ze Szwecji przeszło 3½ miliona kg szprotów i śledzików dla potrzeb zakładów przetwórczych.

Zmierzając do dalszego rozwoju działalności handlowej, Spółdzielnia zamierza obecnie przystąpić do założenia w kraju całego szeregu punktów sprzedaży ryb morskich i w ten sposób będzie się starała zwiększyć ich konsumcję, stwarzając przez to trwałe podstawy do dalszego rozwoju naszego rybołówstwa morskiego.

POLSCY WĘDZARNICY NA WYBRZEŻU STWORZYLI WŁASNY ZWIĄZEK.

W ubiegłym tygodniu odbyło się w Kuźnicy na Helu zebranie właścicieli wędzarń kaszubskich z Wybrzeża, na którym utworzono Zw. polsko - chrześcijańskich właścicieli wędzarń na Wybrzeżu. Do Związku przystąpiło około 25 wędzarników, reprezentujących blisko 300 pieców wędzarniczych.

Celem nowozałożonej organizacji jest ścisła współpraca, rozwój i obrona rodzimego przemysłu wędzarniczego. Powstanie wymienionego związku łączy się z trudną sytuacją, w jakiej znalazł się polsko-chrześcijański przemysł rybny na Wybrzeżu w czasie ubiegłego sezonu.

Do władz związku weszli przedstawiciele poszczególnych ośrodków przemysłu wędzarniczego z Wybrzeża, a mianowicie z Gdyni, Helu, Kuźnicy, Jastarni, Pucka i Karwi.

Kronika zagraniczna

RYBOŁÓWSTWO ŚLEDZIOWE W HOLANDII.

Spośród ośrodków rybackich Holandii handel i przemysł śledziowy koncentruje się głównie w czterech miejscowościach, którymi są: Scheveningen, Ymuiden, Vlaardingen i Katwijk. Z wymienionych portów rybackich w dowozach i handlu śledziami solonymi największą rolę odgrywa bezsprzecznie Scheveningen, na drugim miejscu stoi Vlaardingen, podczas gdy Ymuiden jest najpoważniejszym ośrodkiem dowozu i handlu świeżymi rybami, w czasie sezonu śledziowego, zaś dość ruchliwym w obrocie śledziami solonymi.

Port rybacki w Ymuiden porównać można z angielską miejscowością w Grimsby, gdzie również centralizuje się na wielką skalę handel świeżymi rybami. Ymuiden zaopatruje w świeże ryby prawie całą Holandię, poza tym zajmuje się eksportem tychże do Belgii, Czechosłowacji i częściowo Niemiec. Na skutek kryzysu politycznego w północnej części krajów Basenu Dunajowego, dowóz ryb świeżych do Czechosłowacji został przerwany,

co spowodowało poważny spadek cen, zwłaszcza na śledzie świeże w ciągu ostatn. tygodni. W Ymuiden istnieje giełda rybno-śledziowa, należąca do samorządu miejskiego, przez co gwarantowana jest uczciwość w notowaniach cen. Taką samą giełdę posiada Scheveningen; jest ona głównie nastawiona na śledzie solone. Holenderskie giełdy rybno-śledziowe utrzymują się ze specjalnych opłat, pobieranych od sprzedaży ryb na nich. Miarę w obliczaniu stawek stanowi kanties, czyli beczka morska śledzi o wadze około 160 kg. Na giełdach tych odbywa się nie tyle sprzedaż śledzi, ile ocena ich wartości według zbadanej jakości towaru. Połowy śledzi, które są przedmiotem transakcyj na giełdach, należą do poszczególnych towarzystw śledziołówczych, a nie do rybaków. Ci ostatni są pracownikami tychże towarzystw i stanowiąc załogi lugrów śledziowych, otrzymują stosownie od umów 1% do 4% od wartości połowów. Zadaniem giełd rybno-śledziowych jest zatem obrona interesów marynarzy-rybaków, bo od szacunku połowów zależy wysokość ich wynagrodzenia, a z drugiej strony regulacja cen na śledzie.

W skład komisji giełdowej wchodzą przedstawiciele towarzystw śledziołówczych — eksporterów, doświadczeni z rybaków oraz urzędnicy giełdowi. Badanie śledzi odbywa się na molo portowym, gdzie rzędem poustawiane są beczki ze śledziami. Około 20% towaru badane jest dość szczegółowo. Na skutek sprawiedliwej oceny jakości i wartości śledzi, zarobek rybaka holenderskiego jest mniej narażony na wahanie cen rynkowych, jak to ma miejsce w stosunku do rybaka angielskiego, gdzie ustalanie ceny zależne jest od pośredników-krzykaczy. Szacunek towaru nie jest nigdy publikowany, notowane są tylko ceny beczek handlowych, tj. kanties, będących w posiadaniu eksporterów.

Podczas szacowania towaru znajdują się kupcy-hurtownicy, którzy go oglądają i w miarę potrzeby zakupują od towarzystw śledziołówczych, zabierając go nieraz wprost z mola. Na uwagę zasługuje fakt, że niektórzy hurtownicy kupują śledzie w beczkach morskich i dopiero u siebie przepakowują do beczek handlowych. Przeważnie jednak firmy śledziołówcze same przepakowują śledzie z kanties do beczek handlowych, zanim dostają się one do obrotu towarowego.

Przemysł śledziołówczy w Holandii opiera się na towarzystwach połowów, posiadających pewną ilość statków rybackich, bądź na lugrach, których właścicielem jest sam szyper. Rybacy, uprawiający połowy na własną rękę, zbywają towar u eksporterów. Jako wynagrodzenie za swą pracę otrzymują rybacy umówiony procent wartości połowów, w wypadku jednak niekorzystnych połowów pewne minimum, wynoszące od 7 do 25 guldenów tygodniowo.

Przedsiębiorstwo śledziołówcze kumuluje w sobie szereg działów pracy; jest mianowicie armatorem i posiada przeważnie od 10 do 30 statków, jest maklerem, prowadzi shipchandlerkę, posiadając w tym celu wolne składy cłowe. W swym własnym zakresie prowadzi też ono fabrykację beczek, wytwórnię, reparację i garbowanie sieci, nie mówiąc już o solarni, w której odbywa się ważna czynność przepakowywania śledzi z beczek morskich do beczek handlowych oraz odpowiednie dosalanie towaru.

Ostatnio holenderskie towarzystwa śledziołówcze znacznie podupadły z powodu zmniejszenia się eksportu śledzi na korzyść państw, tworzących własne rybołówstwo dalekomorskie. Tym niemniej głównymi rynkami zbytu śledzi holenderskich są jeszcze: Rosja, Belgia, Polska i Czechosłowacja.

Spośród holenderskich portów rybackich, Scheveningen i Vlaardingen stanowią pomocnicze bazy operacyjne dla polskiego rybołówstwa śledziowego na morzu Północnym. Stąd też w czasie sezonu śledziowego widzieć można niejednokrotnie lugry rybackie towarzystwa „Mewa" w Scheveningen, a towarzystwa „Korab" w Vlaardingen, dowożące tam swe połowy, które z kolei wysyłane są frachtowcami do Gdyni.

Holendrzy, jako naród marynarzy-rybaków, wyspecjalizowany w połowach śledzi, stanowią również pewną część załóg polskich lugrów śledziowych, uprawiających połowy na morzu Północnym.

TRZYLETNI PLAN ODNOWIENIA FLOTY RYBACKIEJ W DANII.

Sejm duński przyjął ostatnio 3-letni plan odnowienia duńskiej floty rybackiej. Postanowiono zastąpić 30 nie nadających się już do eksploatacji z powodu starości i zużycia kutrów rybackich — nowymi, w związku z czym rozpoczęto ostatnio budowę 9 nowoczesnych kutrów o pojemności 35 do 40 ton.

Będą one zaopatrzone w motory ropne. — Budowa dalszych 6 kutrów rozpoczęta zostanie jeszcze w tym roku budżetowym. W ten sposób duńskie rybołówstwo morskie uzyska w najbliższych miesiącach razem 15 nowoczesnych i mocnych kutrów, które umożliwią prowadzenie intensywnych połowów ryb, nie tylko na wodach przybrzeżnych, ale i na pełnym morzu.

WŁOSKIE RYBOŁÓWSTWO NA WODACH PÓŁNOCNEJ EUROPY.

Wobec wzrastającej konsumcji dorszy we Włoszech, włoskie firmy importujące te ryby, postanowiły na własny rachunek podjąć się połowów dorszy na wodach północnej Europy. Tak n. p. 2 firmy importowe Gismondi & Co

w Rzymie oraz Arrigoni & Co w Trieście zorganizowały wspólnie firmę „Merluzzo Italiano S. A.", zajmującą się połowem dorszy. Również firma rzymska „Sapri" podjęła się połowów dorszy na wodach Grenlandii. Jak widać, ciężka praca rybaków na dalekiej północy nie odstrasza przedsiębiorczych Włochów, przyzwyczajonych do ciepłego klimatu.

POŁOWY NA MORZACH TROPIKALNYCH.

W ostatnich dniach powrócił do Niemiec z pięciotygodniowej podróży badawczej po morzach podzwrotnikowych statek rybacki „Richard Ollrogge", należący do towarzystwa „Nordsee Deutsche Hochseefischerei Bremerhafen — Cuxhafen A. G.

Towarzystwo to już w latach 1902, 1904, 1912 i po wojnie uprawiało próbne połowy na wodach morza Śródziemnego i Czarnego ze zmiennym szczęściem. Najgłówniejszą przeszkodą, jaką mają rybacy do pokonania, jest klimat, w którym ryby psują się nadzwyczaj prędko i do którego Europejczycy, zwłaszcza z północnej i środkowej Europy nie są przyzwyczajeni. Postęp jednak chłodnictwa i sposobów przeróbki na miejscu umożliwi wkrótce wykorzystanie obfitych zasobów rybnych mórz południowych i tropikalnych.

PRZEMYSŁ RYBNY W NIEMCZECH.

W ostatnim pięcioleciu wzmogła się znacznie produkcja niemieckiego przemysłu rybnego. Od okresu 1932/33 wartość produkcji tegoż przemysłu wzrosła z 80 na 135 mil. marek, tj. o 70%. Na marynaty przypada 45% ogólnej produkcji, na wyroby wędzone 36%, podczas gdy udział konserw pełnych wynosi 15%, a śledzi solonych 4%. Spożytkowanie surowca w tym przemyśle wynosiło w roku ubiegłym 265.000 t. Najważniejszą rybą dla przeróbki przemysłowej jest śledź, na którego przypada 80% całej ilości surowca przerobionego. Dalej idą takie ryby jak: łosoś morski, karmazyn, łupacz i wątłusz z udziałem 12% i ryby szlachetne, jak: węgorz, łosoś, jesiotr.

Niemiecki przemysł rybny jest w znacznej mierze zależny od importu z zagranicy. Przeszło ⅓ surowca importuje się, a śledzia nawet 45%. Przyczyną tego zjawiska jest fakt, że śledź jest poławiany przez niemieckich rybaków dalekomorskich jedynie od lipca do listopada. W pozostałych miesiącach połowów niemiecki przemysł rybny jest skazany na dowozy z Norwegii, Wielkiej Brytanii, Szwecji, Danii, Belgii i Holandii. Do najważniejszych zagadnień dla niemieckiego rynku surowca rybnego należy sprawa kształtowania się cen. Sprawę tę o ile chodzi o śledzie, uregulowano przez zarządzenie z czerwca rb., przy czym ustalono cenę za ½ kilograma, zależnie od gatunku na 5, 7 i 8 fenigów. Jednym z problemów czekających na rozwiązanie, jest sprawa magazynowania surowca na wielką skalę. Sprawa ta jednak doczeka się na rynku niemieckim pomyślnego załatwienia dopiero wtedy, gdy ureguluje się sprawę stabilizacji cen tanich śledzi z importu. W przemyśle przetwórczym zasługuje na uwagę podjęta obecnie na większą skalę przez „Deutsche Eiweissgesellschaft" produkcja białka rybiego, które wydobywa się jako suche białko z chudych ryb. Białko to, całkowicie bezwonne i nie posiadające smaku, można spożytkować nie tylko do celów konsumcyjnych, lecz również technicznych. Poza tym rozwija się coraz bardziej przemysł garbowania skór rybich do wyrobu obuwia, rękawiczek, do prac introligatorskich i innych.

Kronika

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Obroty towarowe w handlu hurtowym towarów kolonialnych wzrosły w stosunku do poprzedniego miesiąca o 30—50%, zależnie od rodzaju przedsiębiorstwa, jego promieniowania i specjalizacji. Wzrostu tego nie można jednak uważać jako ogólną poprawę sytuacji w handlu importowym, a jedynie jako objaw poprawy sezonowej. Sezon gwiazdkowy należy do tego okresu, w którym obroty w handlu importowym towarów kolonialno-spożywczych znacznie wzrastają.

Na ogół handel importowy w Gdyni pracuje w bardzo ciężkich warunkach. Z jednej strony ma on wyższe koszty utrzymania, z drugiej zaś ma do pokonania szereg trudności, związanych z uzyskaniem na czas kontyngentów przywozowych. Przydział kontyngentów przywozowych dla poszczególnych firm nie jest odpowiedni w stosunku do rzeczywistego importu tych firm i zasięgu pracy. Chcąc utrzymać swoje przedsiębiorstwa, firmy gdyńskie zmuszone są kupować pozwolenia przywozu u firm wewnątrz kraju i płacić za to bardzo duży haracz. Za pozwolenia przywozu na owoce suszone firmy gdyńskie płaciły w ostatnich tygodniach 10 — 20 groszy od kg oprócz opłat normalnych, które trzeba było zwrócić danemu kupcowi. Za pozwolenie przywozu na 10 ton pomarańcz z Mosambique płacono extra 1.500—2.100,— zł. Mniejszy trochę haracz płaci się za pozwolenia przywozu na korzenie.

Kawa surowa: Na rynkach zagranicznych tendencja bez zmian. Na rynku krajowym tendencja spokojna, obroty stałe. Dowozy poszczególnych gatunków kawy odbywają się w ramach ustalonych kontyngentów przywozowych i wydawanych pozwoleń.

Ceny kształtują się za 1 kg kawy loco magazyn importera za towar oclony następująco: Rio i Victoria 7 — zł 3,28—3,30, Santos super zł 3,80—3,85, Santos extra prima zł 4.00—4.10, Capitania zł 3,50, Tanganika zł 4.45—4.50, Guatemala zł 4,90—5.10, Costa Rica zł 5,40—5,60, kawy z Indyj Holenderskich od 4,50—4,70 zł, wszystko zależnie od ilości odbioru.

Herbata: Na rynkach zagranicznych herbata zwyżkowała o dalsze 1/2 d. na lb. Na rynku krajowym, tendencja mocniejsza, niż w poprzednim okresie. Popyt na wszystkie gatunki herbaty duży. Dowozy nie pokrywają zapotrzebowania rynku. Przydziały na herbaty szczupłe, tak, że należy oczekiwać dalszej zwyżki cen.

Ceny kształtują się za 1 kg herbaty loco magazyn importera za towar oclony następująco: Cejlon pospolity zł 12,60—12,90, Cejlon średni zł 13,00—14,20, Cejlon specjalny zł 14,60 do 15,00, Sumatra zł 13,00—13,50, Darieeling zł 15—18,00, Java zł 13,00—13,20.

Korzenie: Tendencja na rynkach zagranicznych mocna. Ceny zwyżkowe. Pieprz zwyżkował z 24 do 25 hfl. za 100 kg, piment o 5 sh. na 50 kg (obecnie kosztuje 68 sh., a dawniej 63 sh.), cynamon Lignea kosztuje obecnie 28 sh., a dawniej 23 sh. za 50 kg.

Tendencja na rynku krajowym średnia z wyjątkiem pieprzu, na który zainteresowanie jest dość duże. Ceny kształtują się za 1 kg towaru oclonego loco magazyn importera następująco: pieprz czarny zł 3.30—3.40, pieprz biały zł 3,90—4,00, piment zł 6,20—6.30, cynamon Lignea zł 5,20—5,30, cynamon Cassia Vera zł 6,20—6,30.

Owoce suszone: Popyt na sułtanki, rodzynki i figi w dalszym ciągu duży. Dowozy tych owoców są mniejsze od zapotrzebowania rynku. Zainteresowanie na migdały słodkie i gorzkie oraz jądra orzechów laskowych również dość duże. Popyt na koryntki i śliwki amerykańskie średni. Na orzechy włoskie są jedynie zapytania. Ceny kształtują się za 1 kg towaru oclonego loco magazyn importera i zależnie od ilości odbioru, następująco: Sułtanki tureckie zł 1,85—1,90, figi greckie wiankowe zł 1.10, tureckie zł 1,25—1.30, koryntki zł 1,05—1,08, rodzynki zł 1,45—1,50, śliwki amerykańskie workowe zł 1,40—1,50, skrzynkowe zł 1,50—1,60, migdały włoskie słodkie P/G. zł 6,95—7,10, wybierane 37/38 zł 7,20—7,35, jądra orzechów laskowych zł 6,50—6,70, jądra pestek morelowych zł 4,30—4,50.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 19 października br. nadszedł do Gdyni s/s „Brageland“, który przywiózł z Izmiru 261.840 kg sułtanek i fig oraz 39.855 kg z Candii.

s/s „Isa“ przybył do Gdyni dnia 21 października br. z transportem 128.525 kg koryntek i fig z Calamaty oraz 16.797 kg dla importerów gdańskich.

Dnia 27 października br. przywiózł z Calamaty s/s „Aasne“ 95.250 kg koryntek i fig i 2.000 kg koryntek dla Gdańska.

s/s „Wiborg“ nadszedł do Gdyni z Rotterdamu dnia 30 października br. z ładunkiem 77.500 kg bananów.

Dnia 31 października nadszedł s/s „Gdynia“ z transportem ca 11.000 kg owoców suszonych.

m/s „Patria“ spodziewany jest w Gdyni dnia 4 listopada br. Statek ma przywieźć transport ca 55.000 kg bananów.

Dnia 6 listopada nadejdzie do Gdyni pierwszy w obecnym sezonie transport ca 220 ton grapefruitów palestyńskich. Transport nadejdzie na s/s „Vikingland“.

s/s „Valencja“ nadejdzie do Gdyni dnia 7 listopada z ładunkiem cytryn włoskich.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 16 do 30 października br. urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne łącznie 5 przetargów, których przebieg przedstawiał się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 17 października aukcję, na której wystawiły:

300 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 70 skrz. w cenie 33,— zł skrzynia

150 worków rodzynek greckich — wycofano

200 worków koryntek greckich — sprzedano: 170 worków, w cenie 95—97 gr za 1 kg

1.235 klatek winogron włoskich — sprzedano: 525 klatek w cenie 1,10—1,15 zł za 1 kg

260 klatek winogron holendersk. — sprzedano: 40 klatek w cenie 5,50—6.60 zł 1 klatka

299 worków śliwek susz. kalifornijskich — sprzedano: 50 worków w cenie 1,40 zł za 1 kg skrzynkowane

dnia 18 października wystawiono:

570 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 305 skrzyń w cenie 30—33 zł skrzynia

708 klatek winogron włoskich — sprzedano: 708 klatek w cenie 1,— zł za 1 kg

220 klatek winogron holendersk. — wycofano

99 worków śliwek susz. kalif. — wycofano

150 worków rodzynek greckich — wycofano

130 worków koryntek greckich — sprzedano: 30 worków w cenie 97 gr 1 kg

dnia 20 października wystawiono:

230 skrzyń cytryn włoskich — wycofano

44 skrzyń pomarańcz z Mosambique — sprzedano: 44 skrz. w cenie 1,75 zł 1 kg

827 klatek winogron włoskich — sprzedano: 827 kl. w cenie 0,95—1.10 zł 1 kg

220 klatek winogron holenderskich — sprzedano: 150 kl. w cenie 3,25 zł 1 klatka

dnia 25 października wystawiono:

283 skrzyń pomarańcz z Mosambique — sprzedano: 283 skrz. w cenie 1,75—1,87 zł 1 kg

200 worków śliwek susz. kalif. — sprzedano: 18 w. w cenie 1,40 zł 1 kg

100 worków orzechów ziemnych — sprzedano: 20 worków w cenie 2,10 zł 1 kg

265 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 265 skrzyń w cenie 30 zł skrzynia

1.704 skrzynek daktyli — wycofano

360 worków rodzynek greckich — wycofano

200 worków koryntek greckich — sprzedano: 200 worków w cenie 0,97—1.00 zł.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły aukcję dnia 25 października, na której wystawiły:

225 beczek jabłek świeżych włoskich — sprzedano: 225 beczek, w cenie 1.55—1,56 zł

340 skrzyń pomarańcz z Mosambique — sprzedano: 340 skrzyń w cenie 1,91—1,99 zł.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W MAGAZYNACH PORTOWYCH.

W dniu 30 października br. zanotowano w magazynach portowych portu gdyńskiego następujące zapasy owoców południowych: 3.958 skrzyń pomarańcz, 3.400 skrzyń cytryn oraz 1.620 skrzyń grapefruitów.

W stosunku do zapasów, zanotowanych w dniu 10 października br. zapas pomarańcz zmniejszył się o ca 50%, zapas cytryn utrzymał się na poziomie poprzedniego okresu notowań, natomiast zapas grapefruitów wzrósł znacznie, bo prawie 16-krotnie.

BEZPOŚREDNI TRANSPORT KAWY Z JAMAJKI DO GDYNI.

W związku ze wzrostem naszego eksportu do krajów Ameryki Centralnej, daje się również zauważyć pewne ożywienie w zakresie importu. Do niedawna transporty towarów z Ameryki Środkowej do Polski szły z przeładunkiem w Amsterdamie, Hamburgu lub Antwerpii, ostatnio jednak coraz częściej płyną one po przeładunku w Nowym Jorku polskimi statkami bezpośrednio do Gdyni. Niedawno, w ten sposób nadeszła na motorowcu transatlantyckim „Piłsudski“ partia kawy z Jamajki o wadze ponad 4.000 kg.

W SPRAWIE PRZYWOZU POMARAŃCZ, MANDARYNEK I CYTRYN.

W związku z uruchomieniem bezpośredniego przewozu morskiego z Sycylii (specjalnymi statkami do transportu owoców) do Gdyni i Gdańska — Ministerstwo Przemysłu i Handlu zarządziło, aby pozwolenia na przy-

wóz pomarańcz, mandarynek i cytryn były zaopatrywane w klauzulę:

„Ważne tylko przy konosamencie, wystawionym w kraju pochodzenia towaru — bezpośrednio na porty polskie i bez przeładunku w portach trzeciego kraju".

W SPRAWIE PRZYWOZU ZIARNA KAKAOWEGO ZE ZŁOTEGO WYBRZEŻA.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu wyjaśniło, że przywóz ziarna kakaowego ze Złotego Wybrzeża — w ramach promes już wydanych — może być dokonywany w zamian za wywóz artykułów polskich do krajów afrykańskich z wyłączeniem: Egiptu, Tunisu, Algeru, Maroka, Złotego Wybrzeża, Unii Płd. Afrykańskiej oraz Rodezji Południowej i Północnej.

Kronika zagraniczna

ŁADOWANIE POMARAŃCZ PALESTYŃSKICH DLA POLSKI.

Statek „Vingaland" ładować będzie w portach palestyńskich pomarańcze dla Polski w dniach 10—13 listopada. Według prowizorycznych obliczeń importerów, statek ten przywiezie prawdopodobnie około 10.000 skrzyń. Nadejdzie on do Gdyni około 1 XII br.

ARGENTYNA SZUKA ZBYTU NA JABŁKA W POLSCE.

W związku z nadchodzącym sezonem eksportu jabłek argentyńskich, eksporterzy jabłek zainteresowali się także możliwością uplasowania jabłek argentyńskich na rynku polskim. Już obecnie nadchodzą do importerów gdyńskich oferty na dostawę jabłek z powoływaniem się nawet na podpisaną umowę handlową polsko-argentyńską.

Ponieważ produkcja jabłek krajowych w tym roku nie dopisała, jabłka argentyńskie znajdą zbyt na naszym rynku, szczególnie w okresie od stycznia do maja.

ITALIA WPROWADZIŁA PRZYMUS SKŁADOWANIA PRODUKTÓW POMIDOROWYCH W CHŁODNIACH.

Italia należy dotychczas do największego w świecie producenta przetworów pomidorowych. Italski ekstrakt pomidorowy jest znany powszechnie z wysokiej jakości, do czego przyczyniły się zwłaszcza intensywne prace dydaktyczne i standaryzacyjne, przeprowadzane od czasu rządów faszystowskich. Wystarczy przytoczyć, że każda fabryka konserw w Italii jest licencjonowana, a produkcja jej podlega stałej kontroli, przeprowadzanej przez czynnik fachowy. W samym okręgu Parma mieści się 78 fabryk ekstraktu pomidorowego, posiadających możliwości wyprodukowania 300.000 q. podwójnie koncentrowanego ekstraktu pomidorowego, wysyłanego zarówno w puszkach blaszanych, jak też w beczkach. Ponieważ ekstrakt pomidorowy jest wysoko cenionym dodatkiem przy produkcji innych artykułów żywnościowych, stosuje się w dość dużym zakresie opakowanie beczkowe, jako tańsze. Ponieważ opakowanie to nie chroni produktu przed zakażeniem zewnętrznym, a z drugiej strony obowiązuje w Italii zakaz dodawania jakichkolwiek barwików, lub środków konserwujących, wytwórcy są zobowiązani po terminie 30 października składować ekstrakt pomidorowy w beczkach w chłodniach.

IMPORT BANANÓW POLEPSZA BILANS PŁATNICZY NIEMIEC.

Rozpowszechnione jest mniemanie, że import bananów stanowi artykuł zbytku, konkurujący z owocami krajowymi, i obciąża bilans płatniczy. Bliższa analiza przywozu bananów do Niemiec zbija jednak twierdzenie o niekorzystnym jego wpływie na bilans płatniczy. W 1937 r. Niemcy przywiozły 140 tys. ton bananów w tym 35% z plantacyj niemieckich w Afryce Zachodniej, co należy uważać raczej za przywóz produktów niemieckich. oraz 38% z Indyj Zachodnich i Ameryki Środkowej. Banany z Indyj Zachodnich, zakupywane od amerykańskiej „United Fruit Company" i przewożone prawie wyłącznie przez Tow. dla Handlu i Żeglugi „Union" w Bremie są płacone zgodnie z umową, towarami niemieckimi. Ponieważ Amerykańskie Tow. dawniej nie zakupywało w Niemczech żadnych towarów, obecny sposób zapłaty za banany należy uważać za dodatkowy wywóz. Więcej nawet, bo według umowy amerykańskie towarzystwo płaci bananami tylko 85% wartości zakupywanych w Niemczech lokomotyw, szyn, materiałów kolejowych i innych towarów, potrzebnych dla plantacyj, a resztę czyli 15% — płaci gotówką. W ten sposób wymienione amerykańskie tow. od początku swego założenia w 1936 r. wypłaciło Niemcom 4 mil. RM. Import bananów zatem do Niemiec nie tylko nie obciąża bilansu płatniczego, ale dostarcza dewiz. Dalszy dopływ dewiz pochodzi z przewozu bananów transportem przez Bremę do innych krajów na statkach niemieckich. Tranzyt ten wynosił w 1937 r. 11.25% ogólnego przywozu bananów wobec 9,36% w 1936 r.

FRANCJA KONSUMUJE BANANY TYLKO ZE SWYCH KOLONIJ.

99,99% przywozu bananów do Francji pochodzi z kolonij francuskich. tak przynajmniej wykazują liczby przywozu bananów w ciągu 6 pierwszych miesięcy rb., kiedy na 94.648 ton bananów przywiezionych do Francji 94.645.6 ton pochodziło z kolonij francuskich. W tymże okresie czasu 1937 r. przywóz bananów wynosił 91.556 ton w tym 99,03% z kolonij francuskich.

OGŁASZAJCIE SIĘ W „BIULETYNIE"

IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ w GDYNI